Вячеслав Моисеев

Его имя носят самолеты

Вячеслав Моисеев

ЕГО ИМЯ НОСЯТ САМОЛЕТЫ

Документальная повесть

Киев
К В И Ц
2005

УДК 929Антонов+629.73(477)(092)
ББК 39.5(4УКР)-8
М 74

М-74 ***МОИСЕЕВ В. А.***
Его имя носят самолеты: Документальная повесть. — К.: КВИЦ, 2005. — 394 с.

ISBN 966-7192-72-5 ББК 39.5(4УКР)-8

Эта книга о генеральном конструкторе авиационной техники, Герое Социалистического Труда, лауреате Сталинской (Государственной), Ленинской и Государственной УССР премий, докторе технических наук, профессоре, действительном члене Академий наук Советского Союза и УССР, депутате Верховного Совета СССР восьми созывов, члене ЦК Компартии Украины, заслуженном деятеле науки и техники УССР и обладателе многих других званий и наград Олеге Константиновиче Антонове. Он относится к числу пионеров отечественного планеризма и авиастроения. Начав свой творческий путь в 1923 году в Саратове, затем учился в Ленинграде, работал в Москве, Ленинграде, Каунасе, Тюмени, снова — в Москве, Новосибирске и, наконец — в Киеве. Здесь он получил мировое признание.

Его машины "Ан" отличались оригинальными решениями, высокими летными качествами и заслуженно вошли в историю мировой науки и техники.

А еще О. К. Антонов был человеком разносторонне одаренным и в то же время удивительно цельным.

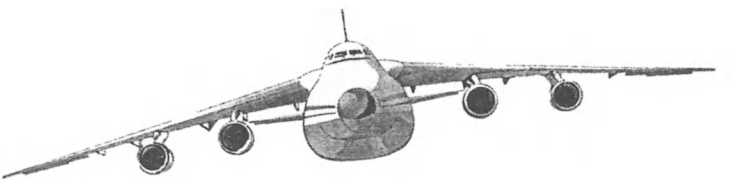
Для широкого круга читателей.

ISBN 966-7192-72-5
© Моисеев В. А., 2005
© Издательская компания "КВИЦ", 2005

”Десять раз пришлось все начинать сначала. Десять раз собирать людей, налаживать работу, по крохам накоплять необходимый инвентарь, оборудование. Нелегкий труд, порой досадный...

Сколько раз можно начинать сначала? Бросить, уйти? Да разве можно бросить любимое дело, уйти от самого себя?”

О. К. Антонов



СОДЕРЖАНИЕ

Б. Е. Патон
ВЫДАЮЩИЙСЯ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ АВИАЦИИ 7

Д. С. Кива
СЛОВО ОБ УЧИТЕЛЕ 9

Об этой книге 14

1. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МЕЧТЫ 18
1. Родом из детства 18
2. Буду летать! 24
3. Всадники ветра 33
4. Трудные времена 50

2. С ПЛАНЕРА — НА САМОЛЕТ 58
1. Новое начало 58
2. Рейды за линию фронта 67
3. Красная площадь 72

3. СПАСИБО ЗА "АННУШКУ" 79
1. Создание КБ 79
2. Знакомство с воздухом 89
3. Незабываемая любовь 104
4. Непростая судьба 107
5. Народный самолет 119

4. КТО-ТО ДОЛЖЕН БЫТЬ ПЕРВЫМ 131
1. Крылья пехоты 131
2. Яхты пятого океана 144
3. Неудача и успех 156
4. Универсальность и надежность 178
5. Союз крылышек и лопаток 191

5. В ДРУЖБЕ С ЭКОНОМИКОЙ 197
1. Мировая сенсация 197
2. Праздник рекордов и рабочие будни 210
3. История с "Пчелкой" 221
4. Долгая дорога к книге 235
5. "Антеи" прилетали зимой 243
6. Для всех и для себя 253
7. Беседы у камина 265

6. ТОЛЬКО НЕПРЕРЫВНЫЙ ПОИСК НОВОГО 274
1. Единство цели 274
2. На общем языке пилотов 289
3. Человек, которого интересовало все 300
4. Воспоминания о друге 322

7. ОСТАНУТСЯ В НЕБЕ И ПАМЯТИ 340
1. Лебединая песня 340
2. Последние страницы 350
3. Печальные дни прощания 359
4. Имя на борту 365

Основные даты жизни и деятельности О. К. Антонова 380
Литература и источники 382
Об авторе 392

ВЫДАЮЩИЙСЯ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ АВИАЦИИ

Герой документальной повести Вячеслава Моисеева Олег Константинович Антонов относится к числу наиболее выдающихся авиационных конструкторов во всей истории мирового самолетостроения. Начав свой творческий путь постройкой скромного планера "Голубь" еще в пору первых попыток покорить воздушный океан, он завершил его созданием совершенного и самого крупного на то время и замечательного по своим качествам самолета Ан-124 "Руслан".

За шестьдесят с лишним лет своей деятельности О. К. Антонов сконструировал большое количество планеров и самолетов, и об этом подробно рассказано в книге. Читатель увидит, как нелегко давались эти достижения, сколько таланта, воли, настойчивости, сил требовало от Олега Константиновича его любимое дело. Хочу только отметить, что каждая его работа была этапной для авиастроения и имела принципиальное значение для авиационной науки и промышленности.

Автор хорошо знал своего героя, много раз встречался с ним, и в его книге О. К. Антонов представлен разносторонним, богато одаренным человеком, каким он и был в жизни. Эта широта увлечений и интересов Олега Константиновича всегда поражала всех знавших его людей.

Мне уже приходилось предварять книгу Вячеслава Моисеева об О. К. Антонове и конструкторе двигателей А. Г. Ивченко "Союз крылатых" словами высокой оценки деятельности ее героев. Могу добавить, что за прошедшие годы значимость обоих выдающихся конструкторов и ученых, их вклада в мировую авиационную науку, не померкли, а масштабы их личностей стали еще более заметными.

Олег Константинович никогда не мыслил себя работающим в одиночку. Рассказывая об "Анах", он непременно называл своих товарищей, коллег и подчеркивал невозможность создать одному даже простенькую стиральную машину.

Работая над новыми самолетами, О. К. Антонов десятилетиями настойчиво и бережно собирал, формировал и пестовал коллектив единомышленников. Он увлекал их своим примером, отношением к делу и высокими человеческими качествами. Поэтому хорошо, что в

книге, посвященной генеральному конструктору, немало места уделено его соратникам. Все вместе они составили высокоэффективную и уникальную научно-техническую школу; она по праву вошла в сокровищницу мировой науки как Школа Антонова.

С О. К. Антоновым было интересно и приятно работать и общаться. Он всегда очень требовательно и с позиций государственного человека относился к своей деятельности авиаконструктора, действительного члена Академий наук Украины и Советского Союза, депутата Верховного Совета СССР. Отсюда и его постоянное обращение к проблемам экономики, охраны природы, градостроительства, эстетики, подготовки специалистов и вообще воспитания молодежи.

Но главным делом всей его жизни была авиация. Созданное в 1946 году в Новосибирске конструкторское бюро сразу же заявило о себе удивительным самолетом Ан-2. А после переезда в 1952 году в Киев выпустило в небо большое количество машин и обрело поистине мировую славу. Теперь это широко известный Авиационный научно-технический комплекс, которому присвоено имя его создателя. Этот путь довольно полно освещен в книге, и он показывает, какими выдающимися качествами надо было обладать для достижения такого успеха.

АНТК имени О. К. Антонова пережил трудные времена, немало сложных проблем стоит перед ним и сейчас. Но созданные уже после смерти О. К. Антонова самолеты, которые полностью соответствуют творческому почерку основателя КБ, говорят о большом таланте и запасе прочности этого замечательного коллектива. А технически совершенные и красивые его крылатые машины на своих бортах долго будут нести имя генерального конструктора Олега Константиновича Антонова.

Б. Е. Патон,
президент Национальной академии наук Украины,
дважды Герой Социалистического Труда, Герой Украины,
лауреат Ленинской премии,
академик Российской академии наук

СЛОВО ОБ УЧИТЕЛЕ

Генерального конструктора Олега Константиновича Антонова я впервые увидел в Харьковском авиационном институте в начале 1963 года, когда он выступал перед студентами.

После этого у меня уже не было выбора — куда идти по завершении учебы. Забросив спорт, я принялся работать в Студенческом конструкторском бюро.

Затем в 1965 году был направлен в ОКБ, защитил дипломный проект и начал работать в бригаде фюзеляжа.

А в 1969 году неожиданно получил от генерального предложение стать ведущим конструктором по самолету Ан-14М. Это была та машина, которой О. К. Антонов уделял большое внимание. Он очень любил свой Ан-2, но понимал, что ему на смену для пассажирских перевозок нужен такой же безотказный, но более комфортабельный и при этом способный взлетать с таких же коротких грунтовых площадок и садиться на них самолет.

С той поры до самой кончины в 1984 году О. К. Антонова мне посчастливилось работать под его непосредственным руководством. А с 1979 года быть его заместителем по самолетам Ан-2, Ан-3, Ан-14М и Ан-28.

Сам бесконечно преданный любимому делу, Олег Константинович очень уважал и ценил энтузиастов авиации и своим творчеством преподносил молодому конструктору полезные уроки. Он ни в чем не видел мелочей, глубоко вникал во все особенности проектирования и постройки машины, анализировал состояние дел и требовал доводки самолета по всем нюансам и деталям: то ли это был двигатель, то ли воздушный винт, то ли система электропитания. Однако на первом месте для него оставались аэродинамика и безопасность. Он считал, что самолет должен прощать летчику любые ошибки в различных условиях эксплуатации.

Своей энергией генеральный конструктор просто увлекал окружавших его людей. При этом он обладал энциклопедическими знаниями и огромным опытом в авиации. Когда мы не могли достичь на Ан-28 приемлемые характеристики продольной устойчивости, он в моем присутствии от руки нарисовал профиль предкрылка на стабилизаторе. А теоретические расчеты, продувки и эксплуатация затем

полностью подтвердили целесообразность и правильность этого профиля.

Олег Константинович практически ежедневно приглашал меня к себе, беседовал, давал очередные поручения по самолету. Даже во время болезни у него дома мы тоже обсуждали различные вопросы. Я жадно впитывал то, что предлагал или рассказывал Олег Константинович, и мне это все было невероятно интересно.

Но наши разговоры практическими вопросами по машине не ограничивались. Мы много беседовали о планеризме и истории авиации. Тогда мне посчастливилось услышать от него несколько неординарных выражений. Например, держа руки сложенными на животе, он говорил: "Мир делится на две категории людей. Изобретателей, — он разводил руки, — и приобретателей. — При этом сводил руки опять к животу и добавлял: — Мы счастливы, что относимся к первой категории".

Еще одно выражение услышал относительно необходимости принятия решения: "Лучше ужасный конец, чем ужас без конца".

О нашей работе он сказал так: "Заказчик заказывает музыку — он всегда прав, а наше дело плясать перед заказчиком". Но было и другое суждение по этому же поводу: "Заказчику надо давать не всегда то, что он хочет, а всегда то, что ему нужно". Это очень правильно и отражало его глубокое понимание сущности авиации и конструкторской работы.

Олег Константинович всегда был чрезвычайно корректен, вежлив, интеллигентен. Однако был и требовательным.

Однажды произошел такой случай. Мы не могли добиться от самолета нормальной реакции на крен при действиях рулей направления. Дорабатывали элеронную часть крыла, сами элероны, но ничего не получалось. Генеральный вызвал меня и предложил на триммер элерона поставить пластинки. Однако наши теоретики-аэродинамики готовили другое решение и сказали мне, что идея шефа ничего не даст. Поэтому я не спешил выполнять его распоряжение.

Через несколько дней Олег Константинович вызвал меня и спросил о результатах полетов с пластинками. Я ответил, что еще не поставил их, поскольку аэродинамики считают это малоперспективным. Что тут было! Олег Константинович сильно стукнул кулаком по столу и жестко сказал: "Чтобы сегодня выпустили конструкторскую документацию, сегодня же доработали самолет, сегодня же провели летные испытания и сегодня же мне доложили о результатах!"

В тот же день все было сделано, и поздно вечером я доложил генеральному уже по телефону домой: "Результаты полетов отрицательные". Он предложил продолжать работу и в дальнейшем, меняя угол установки пластин, мы все же добились нужного эффекта.

Для меня это был большой урок, а случай с такой реакцией Олега Константиновича — единственный на моей памяти.

Кроме частых встреч с Олегом Константиновичем на работе и дома, мне посчастливилось бывать с ним в командировках. Как правило, в Москву он летал рейсовым самолетом. Мы в дороге о многом говорили. Прежде всего, конечно, о работе, об авиации, но и о живописи, театре. Он привил мне любовь к творчеству художников-импрессионистов, к балету и опере.

К сожалению, в начале семидесятых годов в Министерстве авиационной промышленности не давали нам работать над самолетом Ан-14М и другими новыми проектами. Олег Константинович страстно доказывал свою правоту. Помню, как он позвонил Маршалу Советского Союза А. А. Гречко с предложением посмотреть наш самолет. После этого ему и маршалу авиации П. С. Кутахову мы на Центральном аэродроме показывали Ан-28.

Был еще случай, когда министр П. В. Дементьев и его заместитель А. В. Болбот хотели, чтобы Антонов взял на себя ответственность за разработку нового сельскохозяйственного самолета М-15, который делали совместно с Польшей. При этом навязывали нам не только схему самолета — реактивный биплан, но и его конструктора. Олега Константиновича пригласили в Москву на коллегию Министерства, а перед тем с ним беседовали в ЦК КПСС.

Я был тогда с ним в Москве, и когда мы вечером прогуливались по городу, он был очень расстроен. Вроде бы нельзя отказать. Но Олег Константинович был уверен, что сельскохозяйственный самолет-биплан с реактивным двигателем — это нонсенс, так как основная работа такой машины на малой скорости. В то же время он считал, что более эффективней и экономичней установить на проверенный Ан-2 турбовинтовой двигатель и получить таким образом новый самолет Ан-3. Я ему тогда предложил: "Олег Константинович, а вы скажите, что согласны отвечать за эту проблематику, но с условием, что это будет другой самолет и другой главный конструктор".

Утром и я был на заседании коллегии Министерства авиационной промышленности СССР, где собрались П. В. Дементьев, Г. П. Свищев, Б. П. Бугаев и другие гранды авиации. Все выслушали подробный доклад о реактивном биплане, содоклад ЦАГИ и другие выступления. Олег Константинович повесил маленькую схему Ан-3 на миллиметровой бумаге, которую начертил вечером, с основными данными машины. И при этом сообщил, что готов отвечать за проект такого сельхозсамолета. Но все уже было заранее предрешено, и приняли проект реактивного самолета.

Потом выделили большую сумму (около 400 миллионов долларов) на разработку и постройку более ста самолетов М-15, которые СССР

и закупал в Польше. Однако после эксплуатационных испытаний решили все самолеты списать, а их серийное производство прекратить.

Этот пример показал способность О. К. Антонов предвидеть и одновременно продемонстрировал твердость его характера. Когда он, все-таки преодолевая преграды, доказал, что Ан-28 лучше и предлагаемого Бе-30 конструктора Г. М. Бериева, и чехословацкого Л-410, было решено подписать межправительственное соглашение о запуске его в серийное производство в Польше (взамен того же неудачного М-15). А за день до того с Олегом Константиновичем подробно беседовали руководители Государственного комитета по экономическим связям во главе с его председателем С. А. Скачковым.

Вечером я подъехал к Олегу Константиновичу домой. Он жил в двухкомнатной квартире высотного дома на площади Восстания. Олегу Константиновичу было плохо, и он попросил вызвать скорую помощь, но не говорить при этом о его званиях генерального конструктора, члена ЦК и так далее. Он не хотел, чтобы к нему приезжали врачи из Кремлевской больницы, так как не очень ей доверял. Я так и сделал.

Приехала обычная скорая помощь и определила у Олега Константиновича гипертонический криз — очень высокое давление. Пожилая женщина врач (или фельдшер), узнав своего пациента, все же предложила пригласить еще и скорую из Кремлевки. Но мы ее отговорили от этого, хотя чувствовал себя Олег Константинович не очень хорошо. Ему сделали укол, дали таблетки, и я остался дежурить почти на всю ночь. Пришлось еще раз вызывать скорую помощь, ему стало лучше, но все-таки на подписание соглашения я поехал один.

От Советского Союза документ подписал заместитель Председателя Совета Министров СССР К. Ф. Катушев.

Вечером того же дня мы прилетели в Киев. И дома Олег Константинович не хотел ложиться в Феофанию. А когда заболел в очередной раз, то лежал в клинике своего друга Н. М. Амосова. И оттуда он звонил мне и приглашал для обсуждения наших проблем.

Вспоминается и наше посещение авиационного салона в Париже 1979 года. Тогда от нас там были самолеты Ан-72 и Ан-28. Перед вылетом из Киева Олег Константинович распорядился написать на борту "семьдесят второй" машины слово "экспериментальный". Это вызвало много вопросов, особенно у начальства. Олег Константинович, видимо, учитывал, что у американцев была программа аналогичного самолета.

В Париже у нас были встречи с сыном нашего земляка И. И. Сикорского, которого Олег Константинович очень глубоко уважал, —

Сергеем. Позже Сергей Игоревич говорил, что его отец и Антонов были очень похожи как конструкторы.

Перебирая сейчас в памяти эти и другие встречи с Олегом Константиновичем за пятнадцать лет, я думаю, что годы непосредственной работы с ним были определяющими в моей жизни. Еще мне кажется, что ко мне у Олега Константиновича было какое-то особо теплое, даже отеческое, отношение, ведь он знал, что мой отец погиб на фронте в 1945 году.

Запомнилась мне и последняя наша встреча. Был обеденный перерыв, когда раздался звонок прямого телефона от генерального. Зайдите, просит он. Захожу в кабинет, а Олег Константинович у сейфа разбирает какие-то бумаги. Увидев меня, сказал: "Я сейчас на пару дней уезжаю в Москву. Вот возьмите две папочки — они мне уже не нужны". А у него по каждому типажу самолетов были собраны интересные документы. Мне он дал по легким и средним самолетам. При этом был какой-то необычайно беззащитный и вообще все это показалось мне странным.

После Москвы Олега Константиновича привезли в больницу, и на работе он больше не был. Может, у него возникло какое-то предчувствие — не знаю, но видел я его в тот день последний раз.

А созданное им конструкторское бюро продолжает работать, выпускать самолеты и они несут имя "Антонов" на своих бортах.

Уверен, что книга Вячеслава Моисеева об Олеге Константиновиче Антонове поможет читателю лучше узнать об этом выдающемся авиационном конструкторе и замечательном чёловеке, которого я с большим уважением и признательностью называю своим Учителем.

Д. С. Кива,
первый заместитель генерального конструктора
Авиационного научно-технического комплекса
имени О. К. Антонова,
доктор технических наук, профессор,
заслуженный деятель науки и техники Украины

ОБ ЭТОЙ КНИГЕ

Эта книга имеет свою историю и предысторию. И начиналась она в 1954 году.

Летом я закончил киевскую среднюю школу № 55 и к тому времени уже более пяти лет занимался авиамоделизмом во Дворце пионеров, несколько раз побеждал на городских и республиканских соревнованиях и, само собой, будущее виделось вполне определенно — летать.

Но работа с миниатюрными комнатными моделями повредила зрение, и окулисты из медицинской комиссии Аэроклуба меня не пропустили в заветную группу курсантов.

В Киеве еще был Институт Гражданского Воздушного Флота. Работавший там мой старший товарищ, многократный чемпион СССР и мировой рекордсмен Василий Ульянович Павлюченко предлагал поступать к ним. Но в их Институт тоже нужно было проходить строгую медкомиссию, а я снова застрял возле злополучной таблицы с рядами букв.

В Харьковский же авиационный институт, куда звал шеф тамошних авиамоделистов Борис Романович Бельман, ехать не хотелось, и я отправился в Переяслав-Хмельницкий на республиканские соревнования.

Однако же надо было что-то делать и определяться на работу. А я уже слышал сказанные едва ли не шепотом, во всяком случае — таинственно важно, слова о появившемся недавно в Киеве самолетном опытно-конструкторском бюро или, как его называли посвященные люди, — ОКБ, а то и короче — КБ.

Это было интересно, и тогда В. У. Павлюченко написал начальнику модельной мастерской ОКБ, тоже знаменитому авиамоделисту Юрию Васильевичу Захарову примерно такую записку: "Юра. Возьми Славку на работу, он хороший парень".

С этой рекомендацией мы с моим наставником в авиамоделизме Юрием Семеновичем Громовым пришли к заводским воротам. Ю. В. Захаров встретил своего давнего знакомого и меня по-свойски, спросил о моих моделях и сказал: "Раз Васька рекомендует, значит — беру".

Я сдал в отдел кадров документы. Но ОКБ как строгорежимное предприятие процедуру приема проводило долго, и только месяца через два я прошел на заветную территорию авиационного завода, где в части корпуса компрессорной станции был устроен столярный цех.

Цех был небольшой, но ещё у стены листами фанеры отгородили место для мастерской Ю. В. Захарова — "цеха 09". На его дверях стоял охранник с пистолетом, и для входа в цех и тем более работы в нем нужен был более серьезный "допуск", нежели я уже получил. Поэтому меня, как авиамоделиста, определили в планерную бригаду Александра Юрьевича Маноцкова и сразу же посадили за кульман проектировать детали для будущего планера. Признаться, то доверие меня удивляет по сей день. Сейчас, конечно, такое не может произойти в принципе, но я еще застал отголоски романтики в планеризме и даже авиации, когда для работы в них было достаточно энтузиазма и желания.

В те октябрьские дни 1954 года, идя по заводу со своим товарищем по авиамоделизму и уже года полтора работавшим в мастерской Геннадием Макеевым, я услышал: "Вот — главный конструктор!" В авиационной промышленности тогда еще не было званий генеральных, и Гена показал на стремительно идущего по территории подтянутого человека в светлом осеннем пальто — Олега Константиновича Антонова.

Эта летящая походка не изменилась и с годами. Сколько бы я ни видел О. К. Антонова (дальше я по совету самого Олега Константиновича буду называть его одними инициалами — О. К.), он ходил так же быстро и чуть приподняв ровно посаженную красивую голову с прямым пробором.

Когда мне оформили необходимый "допуск", перешел в модельную мастерскую. Там из древесины или металла изготавливали различные по назначению модели антоновских самолетов. Их продували в аэродинамических трубах Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) в подмосковном Жуковском, исследовали весовые параметры, проверяли на штопор, испытывали в других экспериментах. Работа эта была чрезвычайной важности и выполняли ее слесари и столяры редчайшего мастерства.

А на маленьких антресолях впритык со столом Ю. В. Захарова замечательный умелец, изобретатель и тоже выдающийся авиамоделист-рекордсмен Евгений Федорович Сухов, Геннадий Макеев и я делали модели, которые во всех внешних подробностях повторяли самолеты. Они предназначались для выставок, музеев, их изучали при обсуждениях проектов, а иногда дарили почетным гостям и большому начальству.

Приходя в мастерскую, главный нередко поднимался и к нам. В то время обычно с ним бывали его заместитель Алексей Яковлевич Белолипецкий и первый летчик-испытатель КБ Владимир Антонович Калинин. На моделях они прикидывали внешний вид будущего самолета. Раз главный осмотрел мою таймерную модель, которую я делал здесь же, в мастерской. Он даже открыл заказ (то есть — финансирование) на изготовление для нее моторчика "Пчелка" объемом цилиндра полтора кубических сантиметра конструкции Е. Ф. Сухова.

Побывал я и в кабинете О. К. Он размещался на втором этаже похожего внешне на барак двухэтажного здания. У правой стены маленькой приемной в сооруженной из фанеры будке был едва ли не единственный на все КБ городской телефон, и с разрешения секретаря главного Лидии Прокофьевны Шинкаренко оттуда можно было изредка звонить по своим делам. В сохранившейся у меня записной книжечке есть и номер этого телефона: 4-45-51 и дополнительный 1-36.

А в самом кабинете главного слева от двери стоял застекленный стеллаж с моделями его самолетов и планеров, и мне с Геной Макеевым несколько раз доводилось их пополнять или ремонтировать.

Но вот настоящие встречи с О. К. в полном смысле этого слова и тем более разговоры с ним начались гораздо позже, когда после службы в армии, возвращения в КБ и работы в Аэроклубе я стал журналистом. Они были разные: короткие и продолжительные, в кабинете, на аэродроме, в самолете, у меня в редакции и у него дома. Я слушал выступления О. К. на различных конференциях, встречах со спортсменами, журналистами, пассажирами, был на его депутатском приеме и юбилейных торжествах.

Все увиденное и услышанное записывал в блокнот и дома тщательно восстанавливал в специальной тетрадочке, а иногда разговор велся под магнитофон. Потом записи перепечатывались на машинке, и таких "антоновских" страничек собралось почти полторы сотни. Правда, теперь часто думаю, что, боясь быть назойливым и в высшей степени уважительно относясь к О. К., мало обращался к нему с расспросами и многое из его жизни осталось мне и, возможно, всем неизвестным. А надо было бы проявить большую настойчивость и записать рассказы этого уникального конструктора, так много сделавшего для авиации и просто замечательного человека.

Записи помогали готовить об О. К. и его самолетах статьи, очерки и книги. Но я продолжал встречаться с генеральным конструктором и со знавшими его людьми, и они делились со мной сведениями об О. К. и его машинах. Так что и эта книга написана на основе того, что было мне известно от О. К., видел сам, прочел в его публикациях

или изучил в архивных документах, слышал от его близких и многих сотрудников КБ; за это им сердечная благодарность, а кого уже нет — тем добрая память.

В книге нет никакого вымысла, и если я привожу, к примеру, фразы О. К., то только сказанные им самим. Конечно, так ограничиваются возможности литературного оформления текста, но я сознательно иду на это ради достоверности рассказа о генеральном конструкторе и не делаю из него беллетристический персонаж с именем реального человека.

Еще одно соображение. Лишь несколько пионеров авиации сооружали свои аэропланы в одиночку, да и то — недолго, затем авиастроение было уже под силу только целым группам. И вокруг О. К. еще с планеризма собиралось немало единомышленников. Гораздо большее количество, до нескольких тысяч человек, трудилось вместе с ним над самолетами.

"В названии самолетов нашего конструкторского бюро, — написал он, — значится моя фамилия. Но было бы наивным считать, что "Аны" — плод только моей работы. Если бы все, кто принимал непосредственное участие в создании "Антея", поставили на нем свои автографы, то им было бы тесно". И О. К. не раз подчеркивал мне, что нужно писать не о генеральном конструкторе, а обо всем коллективе; поэтому по возможности в книге речь пойдет и о его соратниках. К тому же характеристикой человека могут служить и те, кто его окружает. А с О. К. работали люди яркие и талантливые.

И последнее. Как невозможно отделить всякого, в широком смысле, творца от его произведений, так и повествование об авиационном конструкторе немыслимо без рассказа о самолетах, выстраданных и выношенных им, ставших частицей его жизни, его самого; они тоже здесь представлены.

Самолеты, которые носят имя своего создателя.

Автор

1. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МЕЧТЫ

"Можно иметь воловьи нервы и все-таки испытывать радостную дрожь возбуждения перед первым полетом на своей новой машине, когда многие месяцы, а то и годы труда, забот, надежд, предположений сплавляются в одной короткой минуте".

О. К. Антонов

1. Родом из детства

Выдающийся авиационный конструктор Олег Константинович Антонов родился 7 февраля 1906 года под Москвой в дворянской семье. У О. К. хранилась печать с фамильным гербом: на разделенном пополам щите изображены вверху — окрыленный меч как символ суда и воплощающая мысль о свободе птица — внизу. Свое происхождение не скрывал, когда оно было "немодным", и даже писал об этом в анкете.

Сведения об этой семье восстановил племянник О. К. Антонова Михаил Соломонович Антонов, а дочь самого конструктора Анна Олеговна Антонова познакомила меня с хранящимися у нее документами и результатами архивных поисков.

Семейная хроника Антоновых в них начинается прадедом О. К. Дмитрием Сергеевичем 1793 года рождения. Этот Антонов был из "канцелярских чиновников", служил в суде копиистом, а после и уездным судьей в нескольких городках Псковской губернии. Во время Отечественной войны 1812 года неоднократно выполнял какие-то ответственные поручения, связанные с огромными казенными и общественными деньгами.

Стало быть, сделаем простой вывод, был честен, обязателен и пользовался доверием.

Имел судейский чиновник отличия за преданную службу, сына Константина (родился 16 мая 1813 года) и четырех дочерей. В 1838 году первый известный нам Антонов вышел в отставку надворным

советником (по Табели о рангах из 14 классов относился к седьмому классу и приравнивался воинскому званию подполковника) и с разрешением министра юстиции за долговременную и беспорочную службу носить мундир уездного судьи. Мундир в те годы, когда едва не вся официальная Россия одевалась в форменные одежды, был весьма важным признаком положения в обществе. А пенсии ему пожаловали 280 рублей 26 копеек серебром. Умер сей достойный человек примерно в 1857 году.

Его сын Константин по окончании домашнего воспитания определен был на службу в Холмский уездный суд Псковской же губернии, затем с отцом работал в Олонецкой губернии (нынешний Петрозаводск). В 1836 году он получил за (неизвестный его исследователям) "человеколюбивый подвиг" серебряную медаль на Владимирской ленте с надписью "Для спасения погибавших".

Медаль та сохранилась в семье М. С. Антонова.

Затем были служба в канцелярии Департамента военных поселений и орден Святого Станислава III степени. Он там, скорее всего, был столоначальником по телеграфу. В результате же свойственных России всякого рода реорганизаций дворянин Антонов оказался в особенной канцелярии Главного управления путей сообщения и публичных зданий под непосредственным началом генерал-адьютанта графа Клейнмихеля. В 1851 году Константина Дмитриевича высочайшим указом перевели в Первый Департамент Государственных имуществ чиновником особых поручений. С июля по октябрь 1852 года был командирован в бывшее имение графа Аракчеева для участия в следствии по поводу случившихся там беспорядков, а с ноября того же года по апрель следующего временно управлял этим имением.

В Крымскую кампанию в Таврической губернии содействовал при переселении татар с приморской полосы во внутренние губернии и удостоился медали за защиту Севастополя.

И эта семейная реликвия сохранилась.

Видимо, К. Д. Антонов проявил себя толковым чиновником, и в мае 1855 года "назначен к исправлению должности" (по нашему — исполняющим обязанности) управляющего Виленской палатой Государственных имуществ. А через год ("не в пример другим" — быстро) и утвержден на ней же. Это был очень высокий пост в ответственной сфере, к ней относились казенные предприятия и даже крестьяне, он принес орден Святого Станислава без короны и звание статского советника.

Карьера продолжалась, и вскоре состоялся перевод на такую же должность в Пермь. В ту пору это был край промышленности и золотодобычи, и молодой еще чиновник под своим началом имел

довольно сложное хозяйство. Но не бывает ничего безоблачного в среде людей, и в столицу из Перми пошла какая-то кляуза.

Ее приняли к рассмотрению, и с той поры сохранился "совершенно конфиденциальный" запрос министра Государственных имуществ Михаила Муравьева губернатору Александру Григорьевичу Лошкареву на сей счет. "В следствие дошедших до меня не совсем благоприятных сведениях о действиях управляющего Пермской палатой Государственных имуществ статского советника Антонова по вверенному ему управлению, — значится в том письме, — имею честь обратиться к Вашему превосходительству с покорнейшей просьбою, сообщить мне конфиденциально отзыв о том, до какой степени неблагоприятные сведения о нем могут показаться справедливыми".

В собственноручно написанном ответе губернатор А. Г. Лошкарев сообщил, что управляющему палатой Антонову свойственно "педантски честное направление". А сверх того попросил добавить ему жалованья. Что министр и изволил выполнить, удостоверившись в абсурдности поклепа на честного человека.

Прямая линия в нравственном поведении, конечно, не всегда прослеживается от деда к внуку, но в случае с двумя Антоновыми это именно так и было.

Со времени службы на Урале у Константина Дмитриевича оставались вырезанные из камня печати и факсимиле. В семье хранился и его писаный маслом, вероятно, одним из учеников Тропинина, портрет. Но в эвакуацию из Москвы 1941 года портрет был потерян.

К началу крестьянских реформ 1861 года имел К. Д. Антонов в Торопецком и Холмском уездах родной Псковской губернии тысячу десятин земли с сорока восемью душами временно обязанных крестьян, да в Смоленской губернии имение с шестьюстами десятинами и десятью душами.

В июне 1862 года Его императорское величество государь император Александр Второй, находясь в Царском селе, подписал приказ об увольнении в отставку статского советника Антонова с награждением чином действительного статского советника (по той же Табели о рангах это уже четвертый класс и соответствовал званию генерал-майора) и дозволением носить мундир управляющего палатой.

Биограф семьи затрудняется с определением причины такого поворота в жизни успешного чиновника, тем не менее, объясняет его романтическими обстоятельствами.

Дело в том, что в июле 1857 года во время приезда к больному отцу в Холмский уезд, 44-летний Антонов познакомился с 13-летней дочерью соседей Анной, сестрой контр-адмирала Павла Александровича Болотникова. Он, как сказали бы тогда, воспылал страстью

и целых 12 лет ждал разрешения родителей девушки на брак. Живя в имении, участвовал в работе дворянских собраний, избирался присяжным заседателем и мировым судьей.

14 февраля 1878 года в семье Антоновых родился сын Константин.

16 ноября 1879 отставной действительный статский советник Константин Дмитриевич Антонов умер. Супруга покойного Анна Александровна, приняв на свои плечи семью из троих детей и хозяйство, оказалась в весьма затруднительном положении. Сдача в аренду земли поместья (в селе Савино, неподалеку от речки Канашевки на нынешней трассе Торопец-Плоскошь) приносила небольшой доход — в 1886 году всего лишь 300 рублей. По заключению торопецкого уездного предводителя дворянства этих средств не хватало для воспитания детей, а общее состояние Антоновой было признано недостаточным.

Но решительный и твердый характер не позволял Анне Александровне поддаваться невзгодам, и решила вдова определять детей в казенные учебные заведения. Для этого довелось оформлять себе дворянство (ранее своих дочерей бедные дворяне ради экономии денег в дворянские книги не записывали). Так младший сын Константин несколько лет провел в Гатчинском сиротском институте, а дочь Александра училась в Смольном институте благородных девиц.

Это сейчас для нас Смольный видится неким элитным учебным заведением, а в действительности он был всего лишь казенным учебным заведением для девочек из неимущих дворянских семей. Но каковы были его выпускницы!

Константин Константинович Антонов затем учился в Санкт-Петербургском Институте гражданских инженеров.

Он и станет отцом будущего генерального конструктора.

А в других местах необъятной Российской империи началась вторая, материнская, ветвь семьи Олега Константиновича Антонова.

Году где-то в 1848, вероятнее всего в Одессе, у некоей Шенченко и надворного советника Каретникова был рожден вне брака младенец, которого при крещении нарекли Ефимием. Жизнь его, видимо, была не бедной, во всяком случае, закончил мальчик в Одессе частную классическую гимназию и даже проучился год на физико-математическом факультете Новороссийского (теперь — Одесского) университета. Но юношу тянуло в иную сферу, и он решил поступать в Петербургскую академию художеств. Так в 1872 году в столице появился второй будущий дед конструктора двадцатичетырехлетний Ефимий Севастьянович Шенченко купеческого звания. Экзамен по рисунку сдал успешно, а остальные предметы ему зачли, приняв во внимание учебу в университете.

На третьем курсе Ефимий подал прошение о принятии фамилии крестного отца, лекарского помощника одесской больницы Алексея Васильевича Бикарюкова. Просьбу удовлетворили.

Россия вступала в полосу террора, случались покушения на жизнь государя императора и на квартирах подозреваемых в злодейских намерениях производили обыски. В апреле 1879 года во время визита жандармов к привлекавшемуся ранее по делу о преступной пропаганде в Торопецком уезде Псковской губернии дворянину Ивану Павловичу Шульгину осмотрели и гостившего там ученика Академии художеств Бикарюкова. А за найденные при нем недозволенные цензурой стихи предосудительного содержания допросили в управлении.

В покаянном письме к какому-то Петру Федоровичу художник объясняет все недоразумением и, видимо, не без ходатайства адресата, освобожден был из-под стражи "с подписанием о неотлучке из Санкт-Петербурга".

Меж тем выпускник Академии прошел у Николая Леонтьевича Бенуа практику и в 1879 году получил звание классного художника III степени. В 1881 году он обвенчался с сестрой жены хозяина злополучной квартиры Шульгина — Марией Ивановной Козловой. Эта бабушка О. К. была из старинного рода, отличалась многими достоинствами и преподавала рукоделие в женских гимназиях.

Через год, 7 февраля 1882 года, у классного художника II степени Ефимия Севастьяновича Бикарюкова и его законной жены Марии Ивановны, оба православного вероисповедания, как значится в церковной записи, родилась дочь Анна. Это — будущая мама О. К. Сохранившаяся фотография донесла до нас этот образ красавицы с длинной русой косой и открытым умным лицом, которое так напоминает ее сына. Кажется, надень на нее кокошник и цветной сарафан, и будет Василиса Прекрасная.

Перейдя в городские технические службы, Ефимий Бикарюков проводил работы по благоустройству, создавал проекты зданий для Московско-Ярославской и Владикавказской железных дорог и доходных домов Петербурга. Но жизнь у него сложилась трудной — со смертью в 1899 году жены и одной из двоих дочерей, болезнями, расходами на большую (были еще четыре сына) семью, вторым браком и еще детьми, долгами, отказом в участии в конкурсе на звание академика архитектуры.

Тем не менее, образование дети получали, и старшая Анна в 1898 году закончила Васильеостровскую женскую гимназию с правом получения без испытаний звания домашней учительницы по тем предметам, по которым показала хорошие отметки. А отметки у нее по закону Божьему, русскому языку и словесности, немецкому языку,

педагогике, истории, географии и естествоведению были сплошь отличными. Есть сведения и об отметках за последние два года, так там среди предметов значатся еще французский язык и математика. Набрав вместе с двумя выпускницами общую сумму 432 балла, получила Анна Бикарюкова среди 67 гимназисток I-ю Золотую медаль.

Но в учительницы не пошла и поступила на физико-математический факультет Бестужевских курсов.

До революции, когда женщин не принимали в высшие учебные заведения, эти курсы давали хорошее образование и право преподавать в женских средних учебных заведениях, а сами бестужевки относились к наиболее образованной части российской интеллигенции.

В 1903 году Анна вышла замуж за выпускника Института гражданских инженеров Константина Константиновича Антонова. Супруги уехали в родные места главы семьи, где он стал работать в Холмском земстве.

После рождения дочери Ирины и сына Олега (под Москвой) Антоновы перебрались в Саратов.

Там и возникло у О. К. Антонова увлечение авиацией.

— Об авиации я начал мечтать рано, — рассказывал мне О. К., а однажды для точности на полях моей рукописи даже подсчитал, сколько же ему было лет. — Мне шел четвертый год, когда приехавший из Москвы двоюродный брат сообщил нам о фантастическом перелете Луи Блерио через Ла-Манш. Блерио был настойчивым человеком. Еще в 1900 году он строил на свои скромные средства планеры, орнитоптеры, потом — самолеты. Несколько раз ломал их, наконец, в 1909 году построил очень удачный аэроплан.

В то время английская газета "Дейли Мейл" пообещала приз в двадцать пять тысяч франков тому, кто первым преодолеет по воздуху пролив между Европой и Англией. Кстати, почему франков, а не фунтов стерлингов? Не ошибка ли? Я как-то специально проверил: нет, именно франков. В эту гонку включились многие пилоты. Но все попытки кончались неудачами, даже знаменитый авиатор Латам дважды падал в воду. И вот Луи Блерио на своей машине перелетел пролив и сел около Дувра. Он сразу же стал всемирно известным.

На меня вся эта история произвела колоссальное впечатление. Сколько лет прошло, а я помню тот вечер и рассказ брата до мельчайших подробностей. Я тут же решил, что буду летать.

Успехи пионеров авиации были немалым стимулом в ее развитии и помогали приобщению к полетам новых смельчаков — можно привести множество таких примеров. Однако далеко не всем хватало последовательности и упорства в достижении мечты.

— Родители по-разному отнеслись к моему увлечению, — продолжал О. К. — Мама допускала, что летать хорошо и нужно, но считала это очень страшным и опасным делом. Как это так, говорила она, люди вдруг возьмут и оторвутся от земли. Отец полагал, что мужчина должен заниматься чем-то более существенным. Как-то во время туристической поездки по Псковской области я видел возведенные отцом в начале века из обтесанных ледниковых валунов мосты. Пожалуй, они простоят еще тысячу лет, и ничего с ними не сделается. Нас с вами не будет, а они так и останутся висеть над речушками. В общем, он любил основательность. И только бабушка все поняла и подарила мне модель аэроплана Блерио с резиновым моторчиком: тоненькие палочки, ниточки, бумага. Сначала мне было приятно ее рассматривать и запускать, а дальше я уже стал строить модели сам.

Бабушка эта была той самой строгой и упорной Анной Александровной Болотниковой, знаю я теперь, которая после смерти мужа вывела детей в люди; человек прошлого века, она поняла и поддержала внука.

3 марта 1913 года умер Бикарюков Ефимий Севастьянович — петербургский дед О. К. Повседневные заботы жизни, напишут коллеги, помешали ему выполнить задуманное. Средств покойный семье не оставил, и вторая его жена просит принять детей в приют принца Ольденбургского на казенный счет.

Когда началась Первая мировая война, Анна Ефимовна Антонова добровольно пошла работать в госпиталь, там при перевязке гнойной раны заразилась и в августе 1915 года умерла. В местной газете под заголовком "Жертвы долга" и с соответствующей надписью на-печатали ее портрет с сыном.

2. Буду летать!

Мечта же о полетах у Олега не отступала, и чтобы ее осуществить, нужны были знания. Из книг отцовской библиотеки Олег кое-что узнал об инженерном деле. Но этого было мало, и он стал покупать у букинистов литературу об аэропланах, искал иллюстрированные журналы с фотографиями авиаторов и описаниями воздушных путешествий. Все эти материалы располагал в историческом порядке и внимательно изучал.

Конечно, это оставалось простым детским увлечением, но ведь известно, что всякая наука начинается с систематизации и исследования.

Позже в сборнике О. К. Антонова "Планеры. Самолеты" я прочел и его давнюю статью из журнала "Самолет" (1933, № 12) "Моя работа в планеризме" о начале увлечения авиацией с рекомендацией

всем юным авиастроителям старательно собирать такого рода исторический материал, помогающий познанию авиационной техники.

Тем временем прошла Саратовом и всей страной революция, еще не утихала Гражданская война, жизнь дворянской семьи менялась, а Олег не оставлял своей мечты и очень обрадовался выходу в июне 1918 года журнала "Вестник Воздушного Флота". Тогда же он впервые увидел самолеты. Недалеко от города шли бои, и красные летчики бомбили части белых, проводили воздушную разведку. Олег с друзьями бывал на аэродроме, они с восхищением смотрели на отважных пилотов и были счастливы уже от того, что удавалось потрогать рукой такие загадочные и манящие крылья.

Летать. Только летать! Теперь все подчинялось этой мечте. Олег строил воздушные змеи и летающие модели, изучал авиацию и упорно ждал того часа, когда сможет стать летчиком. (А ждать, замечу попутно, О. К. потом в жизни приходилось немало, и он умел проявлять выдержку.)

В пятнадцать лет Олег решил, что это время настало, и написал заявление в Красный Воздушный Флот с просьбой принять его в авиационную школу. И ему ответили. Но отказом: во-первых, молод, а во-вторых, учиться на летчиков принимали только командиров Красной Армии.

Спустя много лет в подготовленной, видимо, для публикации статье "Больше доверия и самостоятельности студенту" О. К. рассказал и о своих попытках получить высшее образование. Поскольку в Саратове не было авиационного вуза, он поступил на путейский факультет университета — все-таки ближе к авиации. Через год факультет ликвидировали. Два года он пытался поступать в другие вузы, что тогда "было потруднее, чем сейчас", а еще сконструировал планер. Для этого пришлось самостоятельно разбираться в сопромате, аэродинамике, овладеть столярным и слесарным делом и многим другим.

Он понимал, что построить летательный аппарат, пусть даже планер, очень трудно и вряд ли он справится с этим делом, нужны единомышленники, такие же увлеченные, готовые все свое время отдать работе. И они нашлись. Так в Саратове появился "Кружок любителей авиации" — сокращенно "КЛА".

— Был, — рассказывал мне О. К., — среди нас, школьников, и студент МВТУ (Московское высшее техническое училище. — В. М.) Сергей Николаевич Люшин. Впоследствии авиаконструктор, строивший планеры с Сергеем Павловичем Королевым, лауреат Государственной премии. От него я узнал, что планер нужно собирать не на гвоздях, а на болтах и клее.

Впрочем, О. К. из одной моей рукописи последнюю фразу о гвоздях и болтах вычеркнул.

И кружок заработал по-настоящему, ребята даже выпускали рукописный журнал, одним из редакторов которого был Антонов.

В 1923 году в Саратов с рекламной целью прилетел немецкий гидросамолет "Юнкерс-13". Олегу Антонову в числе активистов созданного в марте Общества друзей Воздушного Флота (ОДВФ) выдали билет для полета.

— Вы можете представить мое состояние? — спрашивал О. К., и отвечал: — Мне семнадцать лет, а тут настоящий самолет, настоящий летчик... Первый в жизни полет укрепил мое представление о правильности избранного пути. Отец все еще пытался серьезно поговорить о моей будущей профессии, советовал заняться электротехникой, он считал, что новая отрасль имеет большое будущее. Я стоял за авиацию — тоже молодая область и тоже с будущим — и продолжал в кружке строить планер.

Планер старше самолета, и история планеризма началась с 1891 года, когда немецкий исследователь Отто Лилиенталь изготовил легкий, похожий на крылья летучей мыши, планер и на нем поднялся в воздух. Это был первый полет человека на аппарате тяжелее воздуха. А в 1903 году американские автомеханики Уилбер и Орвилл Райт, освоив планер, установили на нем мотор и совершили первый в мире полет на аэроплане.

В России же начало планеризма относится к 1908—1909 годам, и среди первых планеристов были студент Киевского политехнического института Георгий Адлер, а немного позже и гимназист Борис Делоне. Его отец, ученик Н. Е. Жуковского, профессор КПИ Николай Борисович Делоне читал лекции о воздухоплавании и всячески поощрял занятия своего сына. К сожалению, широкого распространения планеризм, как и авиация в целом, до революции в России не получили. По-настоящему они развивались уже в советское время. А одним из организаторов отечественного планеризма был Константин Константинович Арцеулов.

Внук знаменитого художника Ивана Константиновича Айвазовского, он родился в Феодосии в 1891 году, учился в Севастопольском реальном училище и там в 1904 году соорудил свой первый планер. Его поломка при испытании не отвадила мальчика от затеи, и он построил второй планер. Но тут подошло время для дальнейшей учебы, и в семье художника-мариниста и кораблестроителей решили отправить юношу в Петербургский Морской корпус.

Проучившись три года, Арцеулов в 1908 году по болезни оттуда уволился, вернулся к матери в крымское селение Отузы и опять взялся за планеры.

Бывшие Отузы, а ныне Щебетовка, и теперь кажутся заброшенной вглубь выжженного солнцем предгорья Карадага, оживающей только в летнее время деревней, а в начале века были и подавно глухоманью, и там недавний столичный житель построил третий планер и на нем даже совершил четыре полета.

Еще Арцеулова привлекали краски, и он поехал в Петербург учиться рисованию. Но в Академию художеств не прошел и начал брать уроки живописи. Одновременно поступил работать на авиационный завод Щетинина; так его жизнь получила новый поворот и авиация, оказалось, приобрела будущего выдающегося летчика. А художником Константин Константинович все равно стал, навсегда, как и многие другие авиаторы, связав эти два искусства — полет и живопись.

Получив в 1911 году свидетельство летчика, Арцеулов работал в столице, затем в севастопольском аэроклубе, однако же был призван в кавалерию. В Первую мировую воевал, заслужил ордена, но небо уже не отпускало, и он добился перевода в Качинскую авиашколу. Снова бои, с той поры уже воздушные, и опять — награды за храбрость. А наибольшую известность Арцеулов обрел за выполненный в 1916 году первый в России преднамеренный штопор.

После революции Константин Константинович работал инструктором, испытывал самолеты, но потерпел аварию и, раненый, вновь возвращается к своей мечте летать без мотора, "на одних только крыльях, подобно птице", напишет он спустя время. Так в декабре 1922 года он организовал в Москве кружок "Парящий полет". Второй кружок планеристов появился при Академии Воздушного Флота. Им руководил будущий знаменитый авиаконструктор Сергей Владимирович Ильюшин. И когда в марте 1923 года ОДВФ образовало под руководством Арцеулова Центр безмоторной авиации, оба кружка составили его основу. Чтобы дать толчок планеризму, Центр совместно с редакцией журнала "Смена" объявил конкурс на лучшую конструкцию планера и наметил осенью провести первые всесоюзные соревнования.

Сейчас этими действиями можно лишь восхищаться. Только недавно закончилась Гражданская война, многое было разрушено и разлажено, всего не хватало, тем не менее, нашлись решительные люди (они, впрочем, есть всегда) и благодаря им возник у нас в стране планеризм.

Вспоминая те годы, О. К. сказал мне, что именно советская власть дала возможность молодежи из простых семей заняться авиацией. Ну, спросил он, куда бы мог до революции поступить учиться, например, крестьянский паренек Ильюшин?

О конкурсе Олег узнал от того же Сергея Люшина и решил отправить в Москву свой чертеж, вернее — рисованную схему планера.

В Москве же готовились к соревнованиям. Где их проводить? В горной части восточного Крыма, предложил Арцеулов. Это было, в общем, неожиданно: в стране еще не наладилась мирная жизнь, транспорт работал неважно, и где этот Крым? Но у этого предложения была своя предыстория. Многократно, хотя и не всегда точно описанная, она, по свидетельству самого К. К. Арцеулова (из его воспоминаний), была такова.

Как-то знойным южным днем ехавший на арбе в Старый Крым уставший от дороги Костя Арцеулов увидел в мерцающей синеве неба орла. Спокойно распластав свои широкие неподвижные крылья, он несся в окрестностях горы Узун-Сырт, будто наслаждаясь свободой полета. Зачарованный этим зрелищем, мальчик вспомнил матерчатые крылья своего планера и давнюю мечту оторваться от земли и пролететь хоть несколько десятков шагов. Это можно делать тут.

Арцеулов бывал там и позже, выискивая место для опытов с планерами. Даже став уже начальником истребительного отделения Качинской авиашколы, в 1916 году прилетал в восточный Крым и с воздуха обследовал горы. А когда вместе с художником и поэтом Максимилианом Александровичем Волошиным он шел из Коктебеля в Феодосию, то рассказал своему спутнику о воздушных потоках. Они немного отклонились от маршрута и поднялись на Узун-Сырт. На ее плоской вершине летчик предложил Волошину бросить в воздушный поток шляпу. И против ожидания, это слова Арцеулова, она не упала вниз, а, наоборот, поднялась кверху и пролетела через их головы. Волошин был в восторге и сразу понял, что такое восходящие потоки.

Поняли это и в Москве, и для первых стартов наметили именно эту, расположенную между Феодосией и дачным поселком Коктебель, гору Узун-Сырт; это был счастливый выбор для всей советской авиации.

Эшелон с первыми планеристами прибыл в Феодосию. Там они перегрузили свои летательные аппараты на запряженные лошадьми и волами арбы, и весь этот конно-авиационный обоз медленно потащился по ухабистой дороге в сторону Коктебеля. Там, вдоль подъема на Узун-Сырт, к которому с востока подступала пологая равнина, и разбили лагерь.

Первые испытания проходили 1—18 ноября. На них разыгрывался приз старого (так его называли) летчика А. Раевского. Эту изящную статуэтку "Икар" с серебряной надписью он сам и преподнес ставшему на планере Арцеулова А-5 победителем Леониду Юнгмейстеру.

Коктебель! С той поры для советских планеристов не было названия прекрасней. Все их отважное племя мечтало попасть в Крым, в эту загадочную долину синих скал. Но Олег Антонов пока за крымскими стартами мог следить только по газетам и то, что происходило там, стало для него новым стимулом в работе. А чуть позже он получил неожиданную и весьма приятную весть.

— Иду я однажды по Саратову, — рассказывал О. К., — и вдруг вижу в витрине киоска восьмой номер журнала "Смена" за двадцать четвертый год с рисунком моего планера! Я тогда правила черчения знал еще слабо, и многие узлы рисовал в перспективе и даже раскрашивал их акварелью.

На обложке "Смены" был изображен стремительно несущийся над облаками планер с цифрой 46 на крыльях и хвосте, а в кабине сидел юный пилот с развевающимся вдоль фюзеляжа романтическим шарфом. Проект саратовского школьника был единственным на конкурсе и остался лишь рисунком. Но жюри отметило его определенную зрелость.

У меня есть фотокопия двух страничек из 4—6 номера журнала "Самолет" за 1924 год с примерами активности молодежи, и среди них любопытная заметка; приведу ее в прежней орфографии:

"Планер системы О. К. Антонова. Саратовский кружок планеристов представил в спортсекцию ОДВФ СССР интересный, серьезно-разработанный чертеж планера системы организатора кружка т. Антонова. Планер-моноплан с свободно-несущими крыльями, умело рассчитан и обещает дать хорошие результаты < ... >

Надкрылки, составляющие 17/21-х всего размаха, отнимаются от центроплана посредством отвинчивания 5-ти гаек. Все рули уравновешенные. Шасси также, как и крыло, передвигается вдоль фюзеляжа и в случае надобности может быть быстро заменено более высоким или лыжами. При конструировании принята в соображение возможность установки легкого мотора".

И тут же дан общий вид планера сверху, сбоку и спереди.

Сейчас ясно, что эти особенности планера явно делали честь молодому конструктору и в них просматривались возможности для дальнейшего развития. Такими свойствами впоследствии будут обладать все машины О. К. Антонова.

А планеризм уже жил. Учитывая его огромную роль в деле развития авиации в СССР и вовлечении в дело строительства Воздушного Флота самых широких рабоче-крестьянских масс, говорилось в документе ОДВФ, в августе—сентябре 1924 года в Коктебеле решили провести Вторые Всесоюзные планерные испытания. Председателем комитета по их проведению назначили Сергея Владимировича Ильюшина.

К этим испытаниям и готовили в мастерской Индустриального техникума Олег и его друзья хрупкое создание с названием "Голубь". Но построить даже тот простенький планер было нелегко. Большинство заводов не работало, и нужных материалов не было. Ткань, фанеру, проволоку добывали с огромным трудом, проявляя чудеса изобретательности. А еще катастрофически не хватало времени. "Немногочисленная компания молодых ребят, — напишет О. К. в своей книжке "На крыльях из дерева и полотна", — развивала бешеные темпы. Спешно обтягивали крылья бязью, налаживали управление, устанавливали колесное шасси < ... > Наконец, взявшись вшестером за фюзеляж с центропланом, потащили его к выходу..."

До отправления поезда оставалось совсем немного, а планер никак не удавалось вынести из помещения. "Собравшись с духом, — цитирую дальше, — мы зажмурились и дружно навалились на планер. Раздался жалобный треск, но зато, едва не свалившись с крыльца, мы очутились на улице с нашим детищем в руках"... А ночью Олег проснулся от страшного кошмара: ему снилось, будто центроплан оказался еще на 20 миллиметров длиннее.

Вместе с товарищем по кружку Женей Броварским Олег вез свой планер на открытой платформе, по дороге дорабатывая его и оберегая от дождей. Иногда ребята соскакивали с поезда и бежали рядом, разминаясь после сидения и очередного "небесного душа". В Мелитополе их платформу прицепили к эшелону с харьковскими планерами.

В Феодосии прибывшие со всего Союза планеры перегрузили на мажары, и тронулись в путь. Когда этот обоз доскрипел до места, сгоравшим от нетерпения новичкам представилась величественная картина окрестностей древнего вулкана Карадага. Ею любовались многие поэты, художники, каждый находил что-то свое в этом чуде природы, а восхищение М. А. Волошина выразилось в таких образных строфах:

"... рухнувший готический собор,
Торчащий непокорными зубцами,
Как сказочный базальтовый костер,
Широко вздувший каменное пламя
Из самой мглы...

Я много видел. Дивам мирозданья
Картинами и словом отдал дань.
Но грудь узка для этого дыханья,
Для этих слов тесна моя гортань".

Лагерь Вторых Всесоюзных соревнований развернули вблизи Старого Крыма на холме Кара-Оба. К несчастью, начало стартов омрачила гибель на планере "Комсомолец" военного авиатора Павла Клементьева. Его имя дали горе Узун-Сырт (хотя чаще ее называли просто "Гора"), и, несмотря на трагедию, старты продолжили.

Между палатками живописно раскинули разноцветные крылья планеры всевозможных схем и видов. Спроектированные опытными авиаторами и выполненные умелыми мастерами из первосортной сосны и авиационной фанеры, они и внешне выглядели солидно и добротно. Прикоснувшись крылом к земле, стоит планер киевлян "КПИР" ("КПИ имени Рыкова"). Красивая машина и признана лучшей на слете.

В который уже раз Олег обходил стоянку. Хороши! А вот и его "Голубь". Ферменный фюзеляж с расчалками из фанерных лент закрыт обтекателем... Такого как будто нет ни у кого. И крылья с оперением оригинальной формы. Но есть и недостатки. Так знакомство с другими конструкциями сразу же обогатило не видевшего до того времени иных планеров Олега, подсказало новые идеи и он принялся совершенствовать свой "Голубь".

Крылья и оперение, увидел он, на лучших планерах покрыты специальным авиационным лаком. А у "Голубя" обтянуты простым картоном. Под дождями во время долгого путешествии на открытой платформе поезда он раскис и утратил былую упругость. Ну, разве такой планер полетит?

С крыльев решительно снята обшивка, профилю придана большая кривизна, и выпрошенная у москвичей миллиметровая авиационная фанера ладно облегает переднюю часть крыльев — "лобик". Они ведь должны быть прочными и пройти серьезную проверку. Для этого шесть человек брались за крылья, еще трое садились в кабину и если планер выдерживал эти нагрузки, его допускали к полетам.

Закончив крылья, Олег принялся за управление. На "Голубе" оно сделано из подручных и не внушавших доверия материалов. Неподалеку же лежал разбитый "Комсомолец". Из груды обломков извлекается управление, и после подгонки оно установлено на "Голубе".

Работа настолько увлекла, что лишь спустя три недели после приезда в Крым Олег поддался уговорам Жени Броварского сбегать к морю. Оно поразило выросшего в равнинных и лесных местах юношу — огромное, неожиданное. И спустя почти сорок лет О. К. вспоминал о том дне: "Перед нами, обрамленная двумя стремительными взмахами горных цепей, встала на цоколе из белой пены синяя стена моря. На ней, рассеченной надвое золотой тропой солнца, медленно двигались и быстро исчезали корабли".

Упорная работа оказалась не напрасной. После доработок "Голубь" наравне с другими планерами был допущен к полетим. Наверное, никогда ранее Олегу не случалось изведать более радостного чувства. Да и что может быть приятнее для конструктора, чем вид готовящегося к полету его детища.

Вперед! Стартовая команда бежит под гору, планер отделяется от земли и, поддержанный воздушными потоками, скользит вдоль пологого склона и затем садится вдалеке. Ребятам уже видна довольная улыбка летчика. Валентин Михайлович Зернов — человек в авиации известный, он прокладывал международные трассы, немало летал за границей, и его одобрительный отзыв о "Голубе" значит многое. А грамота за конструкцию (ее Антонов получил в числе авторов других 9 летательных аппаратов) укрепила желание строить новый, более совершенный, планер.

Но не только строить. Саратовское издательство выпустило и брошюру О. Антонова "Простейшие модели планеров из бумаги". Она появилась в ответ на потребности времени. "В последнее время, — отмечал он, — в связи с агиткампанией ОДВФ и II Всесоюзными планерными испытаниями, замечается сильное развитие авиаспорта, в особенности планеризма и моделизма. В настоящей брошюрке я хочу придти на помощь всем интересующимся практическими указаниями по постройке бумажных планирующих моделей".

На её страницах с иллюстрациями открывался перед ребятами путь к творчеству. Пройдет много лет, и генеральный конструктор будет искренне поддерживать авиамоделистов и вообще любое проявление авиационного технического творчества, считая его крайне важным для молодого человека и всей страны.

Вскоре то же издательство выпустило новую работу молодого конструктора "Зачем нам нужны планеры". Ее я бы назвал манифестом планерного спорта, настолько убедительно и заинтересованно автор размышляет о пользе этого замечательного занятия. Планер, утверждает он в завершение, внесет свежую струю в работу ОДВФ, познакомив молодежь с ощущением полетов, и подготовит кадры будущих летчиков. И характерен венчающий текст звонкий призыв: "Итак: "Даешь небеса?!"

А отроду автору, опять особо отмечу, всего 19 лет. Его брошюры оказались полезными, и затем выходят вторым изданием — в Саратове "Зачем нам нужны планеры?" и в Москве о моделях из бумаги.

Так начиналась биография авиационного конструктора О. К. Антонова. Строить планеры он решил для того, чтобы летать. А это родило в нем и другое сильное увлечение — конструирование. И радость творчества, ни с чем не сравнимое чувство первооткрывателя,

появлявшегося в те моменты, когда на бумаге вычерчивались контуры и узлы будущего парителя и особенно в процессе воплощения этих замыслов из фанеры, брусков, реек, проволок, клея и полотна в реальный летательный аппарат, все это навсегда определило жизненный путь Олега Антонова.

Однако же он закончил школу, и надо было учиться.

3. Всадники ветра

В 1925 году юный авиатор поехал в Ленинград на кораблестроительный факультет политехнического института.

Но в Саратове оставался созданный им кружок, и студент помогал своим товарищам. Новый планер назвали в честь конструктора ОКА-2. Летом ребята его выкатили на вершину горки под названием "Жареный Бугор", прикрепили буксирные веревки (резиновых амортизаторов тогда еще не было), в кабину сел Олег, и по условному сигналу две стартовые команды побежали вниз, увлекая за собой планер.

"Ребята бегут так, — запечатлелось у О. К., — будто от этого зависит спасение их жизни. Сверкают подошвы, до блеска натертые сухой травой. Планер быстро катится под уклон на своих деревянных колесах. Я стремлюсь облегчить разбег, давая ручку от себя, потом резко беру полностью на себя. Планер вяло отделяется от земли и, пролетев десяток метров, тяжело плюхается, со скрипом и стуком прыгая по щербатому склону "Жареного Бугра"... Просто недоумение. Мне, как конструктору планера, и досадно и стыдно".

А произошло так потому, что на крыльях обтяжка из мадепалама продувалась насквозь и необходимой разности давления над крылом и под ним, а следовательно — и подъемной силы не возникало.

Огорченный неудачей конструктор уехал в Ленинград, а когда в следующем году ребята догадались покрыть крылья крахмалом, тот закупорил поры ткани, и планер полетел. Об этом событии даже сообщала местная газета, и я процитирую по сохранившейся фотокопии, хотя и без даты, той заметки:

"Недавно в Саратове были устроены пробные испытания планеристов < ... >

В первый день моделист-планерист т. Васильев поднялся на высоту в 13 метров и пролетел 140 метров. На следующий день планер был отрегулирован, и т.т. Видишев, Васильев, Урланов и Уродов совершили каждый по 4 полета. Т. Видишев в тот день пролетел 170 м, продержавшись в воздухе 26—27 с, и сделал прекрасную посадку. Всего таким образом в этот день было сделано 16 полетов.

В дальнейшем нужно создать благоприятные условия для развития модельно-планерного спорта в Саратове. Губсовет ОСО-Авиахима (так в тексте. — В. М.) со своей стороны отпускает на это дело около 2000 рублей на летную работу".

Серьезное сообщение, а ведь этим конструкторам было от тринадцати до шестнадцати лет. Основы конструирования еще знали слабо, летать их никто не учил, до всего ребята дошли сами и тем не менее достигли немалого.

Учеба в Ленинграде сыграла важную роль в становлении Антонова как конструктора. У него уже был некоторый опыт проектирования и постройки планера, а теперь он получал, пусть не совсем по специальности, и теоретические знания. Хотя давалось ему все это нелегко. Из-за дворянского происхождения Антонов стипендию не получал, а отец, не очень обеспеченный человек, не помогал. Олег снимал угол у хозяйки, как оказалось, больной туберкулезом, и от нее заразился. Вообще жизнь у О. К. никогда не была роскошной.

Но у него всегда была ясная и большая цель, и он к ней стремился. Все свободное время Олег отдавал любимому делу. Строя планеры, он еще руководил авиамодельным кружком на фабрике имени Урицкого и был секретарем технического комитета ОДВФ. И общая обстановка в стране этому способствовала. Особенно, когда вместо ОДВФ и других подобных организаций 23 января 1927 года был создан Союз Обществ Содействия обороне и авиационному и химическому строительству СССР — Осоавиахим СССР. Это был очень популярный союз, и вся оборонно-спортивная работа с той поры шла под его эгидой и в многочисленных кружках, на технических станциях, в авиационных клубах, без всякого преувеличения, жизнь кипела.

В Ленинграде юным планеристам Олегу Антонову, Владимиру Зархи и Владимиру Денисову отвели небольшое помещение рядом с Аэромузеем в здании бывшего Военного министерства, напротив Адмиралтейства. "Нас гостеприимно встретили великолепные паркетные полы, — вспоминал О. К., — на которых ни один гвоздик не терялся, и высокие светлые окна, позволявшие работать белые ночи напролет". Такое вот было отношение к юным авиаторам. А они работали, забывая об отдыхе, удобствах, не думая о каком-либо вознаграждении за поистине самоотверженный труд. Планеры, писал потом О. К., пекли, как блины. Но те "блины" неплохо и летали.

А за городом располагалась планерная станция, и, построив планер, ребята там буквально дневали и ночевали. У них часто бывал работавший в ленинградском Осоавиахиме Валерий Павлович Чкалов. Главной чертой этого человека были поразительная скромность

и чувство товарищества. Он уже и тогда был известным летчиком, но держался с молодежью на равных и стал буквально всеобщим кумиром.

Антонову как активисту достался билет на полет с Чкаловым. Сидя рядом в кабине, Олег внимательно следил за его движениями, а в воздухе пилот предложил взять управление. Но неопытный авиатор не смог удержать самолет на курсе, и когда крен стал особенно заметен, Валерий Павлович сказал: "Ну, что же ты смотришь — машина валится, а ты не реагируешь. Вот как надо!" — и решительным движением выровнял самолет.

Однако рвущейся в полет молодежи не на чем было летать: планеров мало, они довольно сложны в изготовлении и эксплуатации. Молодой конструктор понимал, что нужен планер недорогой, простой и доступный для изготовления в каждом кружке. Эта способность точно определять запросы практики была характерна для О. К. на протяжении всей его деятельности. Потому антоновские самолеты всегда отвечали самым насущным задачам народного хозяйства и подолгу служили в небе.

Планер ОКА-3 Антонов спроектировал в 1928 году. Он имел крылья небольшого размаха, весил 77 килограммов и даже внешне выглядел очень просто: без привычного фюзеляжа и кабины, а хвостовое оперение крепилось на расчаленной для прочности балке. Посадочная лыжа и полозья на концах крыльев предохраняли планер при скольжении по грунту, и все было удобно и надежно. И этот планер более пятисот раз успешно поднимался в небо.

Еще Олег писал статьи о моделях, планерах, проблемах авиационного спорта. В них все больше появлялось теории, расчетов, и это уже были работы профессионала. А о той поре О. К. оставил и заметки "Планеризм в Ленинграде в 1928—1930 гг." с таким лирическим началом: "Из ветхого сарая, служившего ранее не то хлевом, не то сеновалом, торжественно вынесли большие белые крылья и ферму учебного планера". Однако же далее автор вполне серьезно рассматривает успехи и задачи планеризма.

На ОКА-3 он собрался полететь, и состоялся такой диалог с инструктором Моисеевым:

— Куда двигать ручкой, знаешь?

— Знаю.

— А раньше когда-нибудь летал?

— Нет.

— Ну, ладно, вали, штука нехитрая. Натягивай!

И после растягивания резиновых амортизаторов планер и его творец взлетели.

ОКА-3 оказался удобным планером, а инструктировал полеты на нем и В. П. Чкалов.

Планеризм развивался в стране, и в июле 1927 года в Крыму была организована Центральная планерная школа. Через нее прошло множество будущих авиаторов, а Олег Антонов станет ее техническим руководителем. Энтузиазм молодежи был столь велик и напорист, что встал вопрос о строительстве учебного планера. Так в 1929 и 1930 годах Антонов вместе с Павлом Цыбиным создал планеры "Стандарт-1" и "Стандарт-2". Эти планеры оказались отличными, а вторую модель впервые в стране выпустили серией в мастерской Ленинградского Осоавиахима. Она сразу получила признание спортсменов и такая схема стала классической для учебных планеров. Поэтому журналы "Хроника воздушного дела" (1929, № 10) и "Самолет" (1930, № 12) поместили их описание.

Затем уже довольно опытный конструктор задумал планер для рекордных полетов. Это был, объяснял Антонов в статье "Планер-паритель "Город Ленина" в "Самолете" (1931, № 1), ответ на потребность в парителе с большой, около 12—15 метров в секунду, горизонтальной скоростью. А для этого предстояло увеличивать размах крыльев и уменьшать их хорду (ширину). Соотношение размаха и хорды называется удлинением, и от его величины зависит аэродинамическое качество.

(Кстати сказать, сын И. И. Сикорского в августе 2004 года в Киеве мне рассказывал, что именно большое удлинение было изюминкой самолетов его отца и способствовало их успеху.)

В результате расчетов и размышлений конструктор для своего планера выбрал схему моноплана с верхним расположением крыла по отношению к фюзеляжу (парасоль) и с V-образными подкосами. Это должно было обеспечить при большом удлинении достаточную жесткость всей конструкции. Кабина пилота крепилась к центроплану и переходила в тонкую хвостовую балку, все линии были плавными ("зализанными", говорят в авиации).

Перед постройкой конструктор еще провел исследования и даже продул модель фюзеляжа в аэродинамической трубе института. В целом планер выглядел легким и изящным. Позже О. К. будет говорить о том, что красивые самолеты и летают хорошо, а некрасивые — плохо, и всегда стремился к изяществу своих машин.

Работа завершилась, и оставалось только дать планеру название. Усталые, измазанные краской планеристы покидали мастерскую на рассвете. Под утренними лучами сверкал золотом шпиль Адмиралтейства. Прекрасный город раскрывался во всем своем величии, и приблизившись к броневику возле Финляндского вокзала, они вдруг

словно увидели то название, что должно вспыхнуть на серо-голубом фюзеляже: "Город Ленина".

Так и решили, и новое детище Олега Антонова вместе с двумя учебными планерами отправилось на Седьмые Всесоюзные соревнования в Крым.

К тому времени советский планеризм значительно укрепился, ежегодные сборы в Коктебеле стали настоящей школой конструирования и летного мастерства для многих авиаторов. Именно там Олег Антонов вынес на суд знатоков свою новую работу.

Оригинальный и изящный "Город Ленина" вызвал разноречивые мнения и даже острую полемику. Объективных методов наземных испытаний и оборудования тогда не было, и технический комитет во главе с уже известным специалистом С. В. Ильюшиным должен был давать разрешение на полеты. Но ведь планер Антонова принят неоднозначно. Как быть? Споры продолжались, и вдруг ночью председатель техкома С. В. Ильюшин приехал на стоянку на автомобиле. Он долго и внимательно изучал планер и, видимо решив убедиться в его прочности, нажал плечом на хвост планера.

Антонов в ту ночь был дежурным по стоянке. Он замер от неожиданности и только слышал "ворчание" тросов, а потом увидел, как от решительного толчка качнулось поднятое к небу крыло. Ощущения той крымской ночи он позже описал так:

"Снова тихо. Снова огромное, бесконечно глубокое небо над еще теплой землей. Как легко дышится в степи! А глаза слипаются, клонит ко сну. И сквозь дремоту мне чудится легкая улыбка на рябоватом лике луны".

А назавтра веское заключение С. В. Ильюшина завершило дискуссии, и Константин Арцеулов успешно испытал "Город Ленина". Планер показал наивысшее аэродинамическое качество — 24,1 и наименьшую скорость снижения — 0,6 метра в секунду. На нем летчик Адольф Карлович Иост сумел впервые в истории советского планеризма пройти против ветра силою 13 метров в секунду над Коктебельским заливом.

События того лета О. К. описал в очерке "Всадники ветра" ("Вокруг света", 1931, № 11), и я приведу оттуда несколько фраз, начиная с первой:

"Адольф Карлыч лежит на солнышке в своем вечном синем комбинезоне, спрятав голову в узкую тень крыла "Города Ленина".

Глаза прищурены. Трубка как будто потухла. На лице безмятежное спокойствие. Наверно так же невозмутим был он, когда незадолго до мировой бойни, спешно сматываясь из Голландии, где его застало объявление войны, взялся он за штурвал большого пассажирского парохода, имея весьма смутное представление об управлении судном.

Только теперь Карлыч не поплывет, а тем более не полетит на авось в дебри воздушного океана".

Прекрасное начало, и дальше автор продолжает свой репортаж со старта на горе Клементьева.

Соревнования уже подходили к концу, погода портилась, море штормило, дул сильный ветер, однако уверенный в отличных качествах планера, А. К. Иост рискнул обогнуть Карадаг с моря и установить рекорд дальности.

С замиранием сердца следили ребята, как под напором ветра гнулись длинные крылья планера, как удалялась эта, по словам О. К., "родная, тонкая черточка".

В тех же заметках "Планеризм в Ленинграде" описаны и последние минуты того полета:

"Резкие порывы ветра за Карадагом начали кидать "Город Ленина" как щепку. Во время одного из бросков конец правого крыла задел за выступ отвесной скалистой кручи, подломился и заклинил управление элеронами. Работая только рулем высоты и ногой, Иосту удалось полусесть, полуупасть невдалеке от берега. Иост отстегнул ремень, снял сапоги и, вспомнив свою добрую морскую закалку, поплыл к группе возвышавшихся над волнами обтесанных прибоем камней".

Там его и отыскали планеристы на лодке Отузской биологической станции.

Где те камни, думал я не раз, рассматривая с пляжа и с моря удивительные уступы Карадага вблизи биостанции.

Затем были спроектированы учебные планеры ОКА-7, ОКА-8 и ОКА-9, которые пошли в серию. Заложенные в них решения позволяли создавать новые модификации и увеличивать производство планеров. И такое стремление к массовости тоже станет отличительной чертой всего творчества О. К. Антонова.

Тогда же он впервые применил собираемое из отдельных элементов так называемое "пустое крыло". Это было прогрессивное решение, оно позволяло увеличить жесткость крыльев, а на большой машине размещать в них груз или баки с топливом. Сделанный им на кальке рисунок этого крыла с пояснениями, на каких планерах оно применялось, О. К. вложил в мою рукопись.

Олегу Антонову не было и двадцати пяти лет, а он уже становился известным конструктором и подружился со многими интересными ребятами. Вот Сергей Люшин, приятель еще по Саратову, приехал в Коктебель со своим московским товарищем Сергеем Королевым. Их планер уже стоит на старте, и Олег с готовностью помогает его запускать... Одной рукой он держит наполовину ввинченный в сухую землю штопор, а другой — конец хвостового троса, обернутого несколько раз вокруг этого штопора.

По шесть человек на концах двух резиновых амортизаторов дружно отмеряют шаги, усилие растет, и держать планер становится все труднее. Чтобы Олега не унесло вместе с планером, его держат за ноги, а команды на старт все нет и нет. Мышцы напряжены до предела, кажется, что вот-вот оборвутся руки, и Олег разжимает пальцы. Штопор вырывается из земли и, повиснув на хвосте планера, уносится с ним в воздух.

Больше четырех часов летал Сергей Королев, не подозревая, что болтающийся штопор пробивает дыры в руле высоты. Заметил это он уже на земле и пообещал своему смущенному помощнику "в следующий раз" оборвать плоскогубцами его "покрасневшие от стыда уши".

— Человек монолитного характера, вырублен как из глыбы гранита, — скажет много позже О. К. о Королеве. — Я всегда думал, что он старше меня, таким он казался нам солидным и взрослым. А недавно удивился, узнав, что он на год даже моложе.

Описав этот случай в своей книжке "На крыльях из дерева и полотна", О. К., впрочем, по причине тогдашней секретности назвал конструктора Царевым, хотя многие причастные к авиации люди знали биографию С. П. Королева.

На Гору приезжал профессор Владимир Петрович Ветчинкин — ученик и соратник Н. Е. Жуковского. Он еще в 1913 году поднимался в воздух на аэростате и для молодежи был живой историей авиации. И все-таки планеристам удалось однажды уговорить его полетать. Ветеран взлетел и — разбил планер. "Не беспокойтесь, — заверил он подбежавших ребят. — Я невредим". Но им еще было жалко и планер.

Коктебель! Как много он им всем дал, как много они потом отдали планеризму, авиации, стране и стали их гордостью.

Планеризмом занимались будущие соратники С. П. Королева Юрий Александрович Победоносцев и Михаил Клавдиевич Тихонравов. С планеров начинали знаменитый конструктор Александр Сергеевич Яковлев, выдающиеся летчики-испытатели Марк Лазаревич Галлай и Сергей Николаевич Анохин. В Коктебеле гостили Андрей Николаевич Туполев, видные военачальники, деятели литературы, искусства. Это было настоящее гнездо орлов.

Коктебель подарил знакомство и с М. А. Волошиным. Ему О. К. посвятил едва ли не лучшую новеллу книги "На крыльях из дерева и полотна" — "Кисть и перо".

"Этот человек, — выписываю с удовольствием ее начало, — появился на гребне южного склона неожиданно, как сияющее белое облачко, с длинным посохом в руке < ... > Ветер неторопливо перебирал его седые кудри и складки свободной белой одежды. А глаза,

светлые и глубокие, с доброжелательным интересом смотрели на людей и на просторы сияющего мира < ... > Переполненные бьющей через край энергией, всегда спешащие, мы были поражены этим явлением из другого мира, мира, полного спокойного созерцания, и за игрой ветра и шумом крыльев, секущих солнечные лучи, не заметили, как исчезло белое облачко с посохом, точно растворилось в светлых просторах окоема".

Позже и сам Олег пришел к Волошину. Вот он в его "таинственном, — оценит позже гость, — похожем на башню доме, рассеченном внутри площадками, крутыми лестницами вдоль стен; в доме, пронизанном светом, прошумленном прибоем, провеянном всеми ветрами широкого морского залива".

Сейчас и я в этом доме, и будто вижу, как Олег бегом поднялся по наружной лесенке на второй этаж в мастерскую и вежливо остановился в двери. Прямо и чуточку справа сквозь четыре высоких окна лился свет, виднелись коричневатые холмы Карадага, до самого горизонта простиралось море, слева на стене висела большая маска египетской царицы Таис, а перед ним, возле застекленных полок с книгами и инструментом, кряжистый, как кузнец у наковальни, мастер приступал к своей работе.

Через тридцать лет тот день О. К. изобразил так:

"Приветливый хозяин садится за столик с наклонной доской. Кусок плотной бумаги увлажняется, голубеет под точными, уверенными прикосновениями кисти, такой послушной в атлетических руках могучего старца.

Капли текут, сливаются, разъединяются снова. Вот кисть, позвенев о стенки хрустальной чаши и напитавшись тончайшей смесью красок, разливает по лазури мерцающее сияние. Точно розовоперстая Эос зажигает на небе радостный праздник утра. Еще несколько прикосновений кисти — и внизу листа возникают могучие вековые складки горных хребтов, иссеченных оврагами, обнажающими древнее чрево земли". И дальше: "Вот вырастает хоровод деревьев и кустов, воздевающих горе свои ветви-руки. Еще несколько касаний кисти, и на глади залива выстраиваются волны, поющие медленную кантилену.

Свет пронизывает и небо, и море, и, казалось бы, самые камни романтического пейзажа, прекрасного, как услышанная в детстве сказка.

Я стоял, не двигаясь, почти не дыша, впитывая каждое мгновение совершавшегося на моих глазах таинства искусства. А он словно забыл обо всем, безраздельно захваченный колдовской мощью творца. Потом взял перо и написал в правом верхнем углу листа:

Розовый вечер. Стеклянные волны.
А по холмам хороводы кустов".

Так увидеть и написать тоже мог только художник и поэт.

Эту книжечку О. К. Антонова с прекрасными рисунками К. К. Арцеулова, в том числе — летящего на фоне рассвета похожего на "Город Ленина" планера на обложке я купил в 1962 году во время авиамодельных соревнований в Одессе. Придя раз к весеннему сверкающему морю и устроившись среди глыб ракушечника, стал читать о тех событиях, которые происходили у этого же моря, только в другой, восточной, его части и под этим же небом. Образность, динамизм, легкость стиля, рассказ о мало известных мне тогда фактах из жизни самого автора захватили, и я тут же прочел все ее 88 страниц. С тех пор часто возвращаюсь к хорошо знакомым строкам и всегда восхищаюсь их изяществом и глубоким смыслом.

Знания, опыт, анализ сделанного позволили О. К. выступить в журнале "Самолет" (1932, № 3, 5 и 6) с обстоятельными статьями "Вопросы проектирования планеров". Поскольку, указывал он, у нас нет "твердой целевой установки в деле конструирования планеров", то печальным "следствием такого положения является полная бесплановость в развитии конструкций наших машин как учебных, так и парящих, непроизводительная трата умственных и физических сил на проектирование и постройку почти однотипных планеров, иногда даже прямо регрессивной конструкции".

Это уже была серьезная работа уверенного в себе конструктора и родилась она, опять-таки, в ответ на острую потребность. Еще она свидетельствовала о глубоком понимании сущности планеризма, его теории, практики и, главное, стала проявлением активного участия в его развитии. Автор, безусловно, выходил в лидеры советского планеризма. А как спортсмен к тому времени Олег Антонов имел звание парителя высшего класса — "А".

После института и полугодичной работы в планерных мастерских и на авиазаводе, О. К. Антонов получил назначение, о котором он мог только мечтать: возглавить Центральное бюро планерных конструкций Осоавиахима. Для него в подмосковном Тушине строился завод, а пока бюро разместили в подвале дома на углу Орликова переулка и Садово-Спасской, неподалеку от нынешней станции метро "Лермонтовская".

Понятно, что однажды я отыскал тот дом. Он хорошо сохранился, и можно было представить, как туда приходили юные авиаторы.

Подвал был необустроенным, и прямо с порога человек буквально проваливался в пустоту, ибо пола там не было. Но обитатели этого помещения были молоды, задорны, неудобства их не страшили, и работали так, как могут работать только увлеченные большой целью бескорыстные, не думающие о вознаграждениях люди, для которых

уже сама эта работа есть наслаждением. И все те дни и вечера, когда в лабораториях и классах собирались планеристы, были, наверное, лучшими в их жизни. Они выгребли мусор, отремонтировали комнаты, оборудовали мастерские, и получилось неплохо.

В том подвале работала и Планерная школа, она притягивала к себе любителей парящего полета и значительная часть советских мастеров вышла оттуда. Теорию полета им преподавал Антонов. Учились вечерами после работы, знаний у ребят было маловато, и чтобы лучше запоминались формулы, лектор придумывал к ним рифмы.

Выпускник Школы, будущая легенда советской авиации Сергей Николаевич Анохин в "Литературной газете" привел одну такую рифмовку, которая родилась у Антонова при виде носившего очки курсанта Анатолия Сенькова:

"Блеск очков пронзает взгляд
ро це-икс—эс-вэ—квадрат".

Правда, при чтении рукописи моей первой книги о нем О. К. вычеркнул этот стишок, но я все же позволю себе его воспроизвести здесь.

В Москве О. К. женился на планеристке Лидии Сергеевне Кочетковой.

Для авиационного спорта наступало поистине золотое время. 25 января 1931 года IX съезд ВЛКСМ принял шефство над Военно-Воздушным Флотом и бросил клич: "Комсомолец — на самолет!". В тот же день нарком по военным и морским делам и председатель Революционного Военного Совета СССР К. Е. Ворошилов своим приказом одобрил шефство. Молодежь горячо откликнулась на эти инициативы. Уже в феврале в Москве была открыта Центральная авиамодельная лаборатория Осоавиахима, которая на протяжении десятилетий очень много делала для развития авиамодельного спорта, а популярная аббревиатура ЦАМЛ была известна, наверное, каждому авиамоделисту.

По всему Союзу создавались планерные и парашютные кружки, изучались самолеты и моторы и был даже выдвинут призыв к "ликвидации авиационной безграмотности".

За первыми успехами пришли новые, и началась организация широкой сети планерных школ. Это сыграло без преувеличения выдающуюся роль в развитии авиации. Всему этому крылатому племени нужна была техника, и ее Антонов собирался строить на новом заводе в Тушине, куда конструкторы переехали из подвала в декабре 1931 года.

Еще возводили авиазаводы, налаживали производство авиамоторов, быстро набиравшей размах промышленности нужны были спе-

циалисты. Тогда многие приходили в новую отрасль по призыву комсомола, по партийному направлению. Так комсомольский активист и партийный работник Александр Георгиевич Ивченко стал конструктором авиационных моторов и через много лет судьба сведет его с О. К. Антоновым.

А примерно в то же время планеристы С. П. Королев, Ю. А. Победоносцев и М. К. Тихонравов вместе со своими единомышленниками объединились в Группу изучения реактивного движения (ГИРД). Они решили развивать идеи Константина Эдуардовича Циолковского и строить ракетоплан. Но им негде было работать и тогда самый деятельный из них, Королев, стал добиваться помещения. Лучше всего бы здание бывшей церкви с толстыми стенами, убеждал он, ведь у нас будут опыты с топливом и возможны взрывы.

Но им в апреле 1932 года отвели место в подвале того же дома в Орликовом переулке.

Так ГИРД ("Группа инженеров, работающих даром", как они в шутку расшифровывали эту аббревиатуру) начала свои, теперь общепризнанно, выдающиеся работы. Руководитель первой бригады Фридрих Артурович Цандер, слушая гул ракетного двигателя, часто восклицал: "На Марс! На Марс!", и все смеялись, хотя мечты одного из основоположников советской космонавтики оказались не такими уж фантастическими; сейчас мы знаем, что КБ С. П. Королева занималось проектом полета на Марс и даже создания там поселения.

Бригада Юрия Александровича Победоносцева нередко жгла фосфор, и тогда из подвала дома валил едкий дым. Рядом гудела аэродинамическая труба, раздавались взрывы, и можно было понять тревогу соседей: не взлетит ли дом на воздух?

Как мог, руководитель ГИРДа уговаривал всех не волноваться. Уверенный, спокойный, представительный, он добивался мира.

Жильцы дома, писал я в первой книге об О. К. Антонове "Крылатое имя", помните ли вы тот густой дым и плотного коренастого парня? Ведь это был Королев. Сергей Павлович Королев. И еще там же высказал уверенность, что на фасаде дома в Орликовом переулке со временем обязательно установят памятную доску, и в апреле 1978 года так и произошло.

Опытами гирдовцев интересовался крупный военачальник, заместитель наркома обороны Михаил Николаевич Тухачевский. Он обошел все бригады. Цандер по обыкновению завел речь о полетах на Марс и к Луне. Будущий маршал соглашался: думать о них нужно. Он видел трудности реактивщиков и пообещал помочь. Вскоре для их опасных экспериментов выделили настоящий полигон под Москвой в Нахабино, и там 19 августа 1933 года взлетела первая советская ракета на жидком топливе.

И с планеризмом пути С. П. Королева не разошлись, и конструктор еще будет совмещать с ним ракетную технику.

Переезд в Тушино для планеристов был, понятно, радостным событием.

Но при первом же знакомстве "завод" вызывал разочарование. Стоявший на пустыре у железнодорожной станции, он казался серым и унылым, не радовало и его внутреннее содержание. В цехах было холодней, чем на улице, поскольку отсутствовало отопление, и три года пользовались электрообогревателями. Электроэнергию же получали по временной низковольтной магистрали, собранной из различных проводов. Не было воды, а когда появился водопровод, то он каждую зиму замерзал.

Не было и жилья для сотрудников завода, и они поселились во временных дощатых и фанерных времянках. В общем, все было, как всегда.

О. К. не раз придется начинать все сначала, жить на стройках, создавать, собирать, налаживать и всегда отрешиться от всех житейских невзгод помогало любимое дело. А тогда он и его товарищи впервые получили замечательную возможность для творчества. Их трудовой энтузиазм был естественным состоянием строителей новой жизни, характерным для тридцатых годов.

Большая часть новых авиаторов начинала свой путь в стремительно развивающихся аэроклубах и планерных кружках. Именно для них в 1932 году на основе изготовленных в Ленинграде небольшой серией антоновских ОКА-5 и ОКА-7 решили спроектировать "Учебный серийный-3" — УС-3. Он хорошо управлялся в полете, проявил себя маневренным и достаточно прочным, быстро разбирался на элементы и его удобно было хранить, перевозить и ремонтировать. Все это было крайне важно для его широкого применения, и тогда выпустили около 1600 штук планеров УС-3, что уже само по себе стало событием выдающимся в нашем планеризме.

Этот первый советский действительно массовый планер познакомил Антонова с киевлянином Янушем Ольгердовичем Рудницким.

Еще в 1923 году Януш увидел в Пролетарском саду полет бывшего подпольщика, рабфаковца КПИ, планериста и к тому времени работника авиационного завода Константина Николаевича Яковчука на аэроплане, первый, кстати, после революции и Гражданской войны, и с той поры загорелся авиацией. Пройдут годы, Я. О. Рудницкий станет конструктором и выдающимся спортсменом, отличится во время войны, будет командиром планерного звена Киевского аэроклуба и, воспитав целую плеяду замечательных мастеров, получит звание

заслуженного тренера Украины. А тогда, в Коктебеле, после приземления Януша на учебном ИТ-4, к нему подошел Антонов и, похвалив полет, предложил попробовать его "УС".

Планер предназначался для спортсменов, еще не имевших навыков пилотирования самолетами, и конструктор хотел узнать мнение о своей машине. Рудницкий полетел и, сев, сказал, что планер как раз хорош для обучения. Он не ошибся. "УС" вскоре стали едва ли не самыми популярными у молодежи. На них впервые поднимались в воздух десятки тысяч спортсменов и не только в Советском Союзе.

В те годы по приглашению ведавшей в Турции авиационным спортом организации "Турецкая птица" Сергей Анохин обучал тамошнюю молодежь полетам на УС-3. Позже на его базе О. К. спроектировал учебный паритель "Упар". Он имел крыло большого размаха почти эллиптической формы, "зализанную" кабину и увеличенное хвостовое оперение. Все это значительно улучшило его аэродинамические качества. "Упар" оказался отличным парителем и на нем во время Седьмых Всесоюзных соревнований киевлянин Семен Гавриш набрал 2230 метров высоты и установил мировой рекорд. А серийно выпустили 300 таких планеров. Тысячи юношей и девушек своим приобщением к небу были обязаны "Упарам". За безотказность их называли "рабочими лошадками". Еще одной модификацией "УС" стал знаменитый впоследствии А-1.

На заводе собралось немало талантливых конструкторов. Мировые рекорды устанавливал планерист Гурий Грошев. Поступив на завод столяром, через год стал конструктором Виктор Емельянов. Он создал хороший тренировочный планер "КИМ" ("Коммунистический интернационал молодежи"), построил удачный двухместный паритель. В Тушине работали Борис Шереметев, Александр Борин, Лидия Кочеткова.

Конструирование планеров имело не только спортивное значение; планеризм был своеобразной лабораторией авиации. Когда лишь создавались научные основы авиастроения, каждая добытая крупица знаний и опыта становились ценным материалом для теоретических обобщений.

Многое, что потом появится на самолетах, проверялось на планерах. И Антонов немало внимания уделял опытным проектам. В 1933 году из десяти выпускавшихся под его руководством планеров восемь были экспериментальными. На них исследовали удельную нагрузку, оптимальное удлинение, профиль и форму крыльев, проверяли различные варианты компоновки узлов, элементы конструкции. И все шло в дело. Например, испытывая разрезные элероны, установили, что с ними планер слушается рулей даже на близком к

потере скорости режиме, а это открывало хорошие возможности для повышения безопасности. Не отсюда ли, кстати, начинался замысел Ан-2 с его феноменальной способностью не сваливаться в штопор (о чем мы еще узнаем)?

За создание учебных и рекордных планеров О. К. Антонова в 1933 году высший орган власти страны — Центральный Исполнительный Комитет СССР наградил Грамотой.

Энтузиазм и размах строительства новой промышленности и даже жизни, входившие в обиход ритуалы, практика социалистического соревнования, обязательства к торжественным датам, громкие отчеты и ударная фразеология захватывали и планеризм. Поэтому появившееся в журнале "На страже" (1934, № 2) под заголовком "Дам рекордный планер" такое сообщение было вполне в духе времени:

"Я, конструктор Антонов, в порядке соцсоревнования беру на себя следующие обязательства.

Создать к сезону 1935 г. безукоризненно культурный планер рекордного типа без единого дефекта в отношении прочности, управляемости, удобств для пилота.

(Видимо, это были наиболее проблемные задачи для планеризма тех лет. — В. М.)

Дать к 1 января 1935 г. не менее двух статей по технике планеризма.

Кроме этого, обязуюсь написать брошюру об элементарной технике расчета и конструирования планеров.

Вызываю последовать моему примеру конструкторов Грибовского и Грошева.

Будем упорно драться за лучший в мире советский планер, за новые успехи советского планеризма!"

Конечно, сейчас это можно по-разному оценивать, но — такое было время и в нем, кстати, и достигались замечательные успехи в планеризме и авиации вообще.

Планеры Антонов создавал едва ли не каждый год. Они носили разные имена, нередко созвучные политическим лозунгам и духу времени — "Шесть условий", "Эрнст Тельман", "Догнать и перегнать", "Роберт Эйдеман". А параллельно "Самолет" и другие журналы помещали его обстоятельные статьи с научными выкладками, расчетами, схемами.

В публикации "Об экспериментальной работе" (1934, № 8-9) он выступал не только зрелым конструктором, но и стратегом планеризма. Его, в частности, беспокоило отсутствие экспериментальной базы. Уже тогда О. К. понимал, что производство планеров должно

развиваться, как сказали бы сейчас, системно, на серьезной научной и экспериментальной основе, и опять выносил на обсуждение очень актуальный вопрос: "Что нужно, чтобы начать культурно работать по улучшению нашей материальной части, чтобы быстро удовлетворять бесконечно расширяющееся поле применения планеризма в маломощной авиации?"

И дальше давал развернутый ответ. По его мнению, надо объединить производственную и экспериментальную базу с летно-испытательной и научной работой, оборудовать ее и создать в этом комбинате небольшую лабораторию по испытаниям материалов и макетную мастерскую. (Все это, отмечу, было реализовано в ОКБ О. К. Антонова.) Затем предлагал "тесно связать работу конструкторских бюро со школами, станциями и кружками, а также с аэроклубами".

Вот еще заметные грани творчества О. К. — умение видеть перспективу, понимание важности экспериментальной базы и стремление привлекать к работе молодежь.

Среди всех довоенных работ О. К. особо можно выделить целую семью парителей, названных по традиции тех лет "Рот-Фронт". В них он блестяще развил заложенные в "Городе Ленина" идеи. Планеры получили у спортсменов широкую популярность и по праву считаются одними из лучших в советском планеризме. В них достаточно полно проявилась такая характерная черта конструктора, как стремление добиваться самых высоких результатов. Это был тот самый, "безукоризненно культурный планер", рекордного типа без единого дефекта в отношении прочности, управляемости, удобств для пилота, о котором шла речь в соцобязательстве Антонова.

О достоинствах этих планеров говорил и такой эксперимент. В то время начинали изучать произвольно возникающие на больших скоростях колебания конструкции, названные флаттером. Они были очень опасны и приводили к катастрофам. И осенью 1934 года в Крыму Сергей Анохин взялся довести планер "Рот-Фронт-1" до разрушения. Он уже собрался было садиться в кабину, как Виктор Расторгуев (выдающийся планерист и в будущем летчик-испытатель) стал уговаривать Антонова не ломать хороший планер.

"Надо прямо сказать, — признавал С. Н. Анохин, — что не всякий конструктор решился бы на такой шаг. Олег Константинович знал, что планер будет разрушен, знал также и то, что некоторые недоброжелатели могут сказать — "планерчик-то слабоват"; несмотря ни на что, он спокойно шел на эксперимент. Планер был действительно хорош < ... > Я долго пикировал, прежде чем машина разрушилась от большой перегрузки".

Жаль было планер, но конструкторам и ученым этот эксперимент оказал несомненную пользу и подтвердил правильность теории расчета флаттера. А сам О. К. в такой критической ситуации полнее узнал возможности своего планера.

В сентябре 1934 года изящный, длиннокрылый "Рот-Фронт-5" в составе первого планерного поезда прилетел из Москвы в Крым на Десятые, юбилейные, соревнования. Планеризм стал очень популярным. "Состязания в Коктебеле, — отмечал в приветствии к планеристам К. Е. Ворошилов, — ярко подчеркивают то огромное значение, какое планерный спорт имеет в деле подготовки отважного, смелого, находчивого воздушного бойца".

Конструктор Антонов находился в центре этого прекрасного спорта. Подготовленный им к следующему слету "Рот-Фронт-6" был еще совершенней. В нем накопленный ранее богатый опыт мастерски сочетался с самыми последними достижениями авиационной науки. Антонов добился значительного уменьшения посадочной скорости и необыкновенной устойчивости — планер летел даже с брошенной ручкой управления. Кроме того, его прочность позволяла выдерживать сложные метеорологические условия. На этом планере Виктор Ильченко преодолел рекордное расстояние — 326 километров.

Авиация продолжала свое стремительное развитие, аэроклубы организовывались в городах, на предприятиях и в колхозах. Полетами овладевали десятки тысяч молодых людей. Это оказало поистине неоценимую помощь нашим Военно-Воздушным Силам, ведь первоначальная, в том числе планерная, подготовка значительно упрощала обучение боевых летчиков. Достаточно сказать, что самые прославленные наши асы, трижды Герои Советского Союза Иван Никитович Кожедуб и Александр Иванович Покрышкин впервые поднимались в воздух именно в аэроклубах.

В августе 1935 года, в четвертую годовщину шефства комсомола над авиацией, С. Н. Анохин, С. Ф. Гавриш, Н. Я. Симонов, В. А. Степанченок и другие известные спортсмены обязались привлечь в авиацию как можно больше молодых людей, чтобы уже в следующем году летные школы пополнились только планеристами. Это обещание основывались на реальных достижениях, ведь парк учебно-тренировочных машин неуклонно увеличивался.

Планеры Антонова расходились по всей стране, а самому конструктору, да к тому же начальнику технической части Центральной планерной школы, до обидного редко удавалось полетать. И когда все же получал такую возможность, был чрезвычайно рад.

"Я сижу в кабине "Упара", — вспоминал он, — за рулями своего любимого создания, которое вздрагивает и гудит от мелких рывков растягиваемого стартовой командой амортизатора < ... > Короткий разбег, два-три удара лыжей по хребту Горы — и планер в воздухе. Плотный, упругий ветер дует в лицо. Земля проваливается; кажется, что сразу вырастаешь над всеми. Свистят расчалки. Небольшое движение ручки "от себя" — планер переходит на планирование и летит, мягко повинуясь малейшим движениям рулей".

Полет принес большое удовлетворение: "Мы дружно тащим планер на стоянку. Какой он легкий! Пожалуй, я мог бы взять его на плечо. И вообще, до чего здорово! И ребята хорошие. И вечер ласковый. И хочется построить планер еще лучше".

Антонов освоил и полеты за буксировщиком, когда планер затягивался самолетом на высоту нескольких сотен метров и, отцепившись, начинал свободный полет. Но все равно он, конечно же, явно определялся как талантливый и зрелый конструктор. В статье "Что я даю XI слету планеристов" в журнале "Самолет" (1935, № 8) наряду с конкретными итогами работы и новыми техническими идеями затрагивал и острую проблему отношения к новшествам. Пилоты-рекордсмены, пояснял О. К., оценивают новые планеры поверхностно: "Если на машине можно летать и ставить рекорды — планер хороший < ... > Если же в его конструкции есть какие-нибудь нововведения, которые еще нужно осваивать, испытывать, а тем более видоизменять и "доводить", планер часто получает плохую оценку". Это мешает развитию планеризма.

Всю жизнь — и дальше это мы еще увидим — О. К. упорно воевал за подлинные новшества и возможность совершенствовать свои машины.

А в той статье он резюмировал: "Руководители нашего планеризма должны создать вокруг наших молодых кадров конструкторов атмосферу внимания и заботы, оградив их от наскоков некоторых товарищей, страдающих куриной слепотой в вопросах развития техники".

И последняя фраза: "Без экспериментов немыслимо дальнейшее движение вперед".

Запомним эти слова двадцатидевятилетнего планериста, чтобы потом сопоставить их с делами маститого генерального конструктора О. К. Антонова; так закладывалась фундаментальная особенность его научно-технической школы.

Одиннадцатые Всесоюзные соревнования с 6 сентября по 6 октября 1935 года проводились в Крыму последний раз. Когда-то сюда планеристы пришли в поисках восходящих потоков воздуха. Но море

и горы уже ограничивали научившихся летать далеко планеристов. А еще восходящие потоки обнаружили и в равнинных местах, но не динамические, как в горах, а тепловые и гораздо более мощные. Такие, как называют спортсмены, "термики" поднимаются от нагретой солнцем земли и особенно сильны под кучевыми облаками. Это открывало перспективы полетов на большие расстояния и штурм мировых рекордов.

А Коктебель, ставшая знаменитой гора Клементьева, а для всех планеристов — просто Гора и прибрежные скалы Карадага с их фантастическим сочетанием библейской древности и молодого озорства прибоя в Голубом заливе, вся непривычная для жителей иных мест гамма южных красок и рожденных ею чувств всю жизнь сохранялись в памяти О. К. и он неизменно стремился в места осуществления своей давней мечты о полетах.

Вся эта деятельность конструктора проходила на фоне постоянного подъема планеризма. Когда в апреле 1936 года к X съезду ВЛКСМ подводились его итоги, в стране уже было 10 планерных школ, 232 планерных станции и 1500 планерных кружков, которые совместно подготовили свыше двадцати тысяч планеристов-спортсменов.

В июне того же года, обращаясь к участникам Десятых Всесоюзных состязаний летающих моделей, К. Е. Ворошилов через газету "Правда" обозначил путь от модели к планеру и от планера к самолету как наиболее верный в массовой подготовке искусных летных кадров.

4. Трудные времена

В Тушине, преодолевая немалые сложности, завод развивался. Наконец, подвели центральное паровое отопление. В тепле, конечно, работать лучше, а главное — это создавало хорошие условия для сушки, склейки, покраски. Однако же сейчас можно только удивляться терпению планеристов. Через пять лет после переезда в Тушино, в марте 1936 года, технический директор завода М. Рыскин в журнале "Самолет" жаловался: "Оборудование планерного завода и особенно его механического цеха носило такой же случайный характер, как и строительство. Никогда и никем еще на заводе не делалось подсчета и подбора необходимого оборудования. Закупка и установка станков производилась от случая к случаю без плана".

Но и это не все: "Если к этому прибавить почти полное отсутствие жилищного строительства и отдаленность территории завода от города, то станет понятным, что развитие завода проходило в весьма тяжелых условиях".

И все же выпуск планеров увеличивался, завод в 1935 году впервые выполнил и даже перевыполнил государственный план и, по словам технического директора, "добился колоссальных успехов также и в отношении качества". А пятью страницами ранее конструкторы завода О. Антонов, Б. Шереметев, В. Емельянов и Г. Грошев рассказывали о своих делах. "Я, — сообщал читателям О. К., — работаю исключительно над учебными планерами. В этом году закончу переработку массового планера РЭ-4. В конструкцию вношу следующие изменения: значительно уменьшаю объем и вес фюзеляжа, еще более упрощаю разборку и сборку, конструирую новую систему замков и улучшаю аэродинамические качества планера".

Здесь тоже просматриваются особенности конструкторского почерка О. К. Антонова, которые так широко и эффективно проявятся на его самолетах.

В 1936 году слеты планеристов не проводились. И хотя в июле 1937 года на Двенадцатых Всесоюзных соревнованиях участвовало 13 команд, это уже стало, пока незаметным, началом упадка планеризма. Да и общая обстановка в стране не способствовала спортивным занятиям. О том времени мне рассказывала ветеран КБ, инженер-прочнист Елизавета Аветовна Шахатуни.

— Однажды, — вспоминала она, — я в шутку сказала, что прочнистом стала в десять лет. В тот день в Ереване мы с дядей сидели на балконе, и он объяснил, как державшие балкон балки рассчитаны, чтобы не сломались. Я была буквально потрясена: как это можно рассчитать? До сих пор помню наш разговор и свое решение стать инженером.

Поведавший племяннице об инженерной науке дядя вскоре стал работать начальником отдела оборудования КБ А. Н. Туполева (и с ним же позже сидел в тюрьме), и сразу после окончания в 1931 году школы Елизавета Шахатуни поехала поступать на авиационный факультет Московского высшего технического училища имени Н. Баумана.

Она немного опоздала, а тут открылся Московский авиационный институт, и Шахатуни попала в его первый набор. Но занятия начинались странно. "Я когда пришла в МАИ, — рассказывала мне через 60 лет Е. А., — нас сразу вывели во двор и потребовали голосовать за расстрел членов Промпартии. Это было самым первым этапом всех репрессий. Меня это просто поразило, ведь в Ереване еще такого не было. Я даже помню, где это происходило и где тогда стояла".

Учеба девушке понравилась, особенно на очень сильной кафедре прочности, которой заведовал начальник ЦАГИ С. Н. Шишкин. "Я ждала каждую его лекцию, — говорила Е. А., — так это было

интересно. А перед окончанием института всю нашу группу переориентировали на вооружение и оборудование самолета. И хотя мы протестовали, решение не изменили".

Еще она состояла в планерном кружке и ездила в Центральный Совет Осоавиахима — там обсуждался их проект.

В 1936 году Шахатуни закончила МАИ и получила направление на авиационный завод № 39, где в ту пору были Н. Н. Поликарпов и С. В. Ильюшин. Но работа не по своему направлению не увлекала и, кое-как продержавшись около года, она решила оттуда уйти. Тогда друзья посоветовали обратиться в планерное КБ.

— Я направилась в Тушино, — продолжала Е. А. — Нашла завод и там сторож спросил: куда идешь. Ответила, что к Антонову, и меня пропустили. На заводе работали Грошев, Емельянов, Шереметев. Они все были главными конструкторами и сидели в большой комнате. А за стеклянной загородкой располагался главный конструктор завода Антонов. В момент моего прихода тот стоял и показался мне страшно молодым. Я даже подумала: ну, как он может быть руководителем? Я подождала, пока он обратит на меня внимание, и объяснила ситуацию. Есть у меня одна вакансия, слышу, но мне нужен человек, который бы планировал работу конструкторов. Вы бы не согласились? Нет, отвечаю. Тогда зайдите через неделю.

Больше я никуда не обращалась, поскольку боялась, что на другом заводе меня схватят и накажут за увольнение с прежнего места. Позже снова пришла к планеристам и повторяю: хочу у вас работать прочнистом. А там каждый сам себе был прочнистом и для них Олег Константинович вечерами вел курсы по прочности. На этот раз в январе 1937 меня приняли.

Шахатуни была на тушинском заводе единственным специалистом по прочности, и за это ее даже называли холодным сапожником (одиноко набивающим набойки на обувь). Обычно к ней за стол садился конструктор, она ему рассчитывала, а потом приходил следующий.

Юная прочнистка была умной, воспитанной и красивой, а молодой главный конструктор человеком увлекающимся, и они встречались и после работы.

В то же время Шахатуни вместе с Шереметевым и Шахотой делала авиетку. Как раз тогда Артему Ивановичу Микояну за рубежом купили небольшой мотор, но от него отказались. Шереметев и выпросил этот мотор себе. А винт к нему Микоян держал дома под столом. Е. А. со смехом вспоминала то поистине романтическое и отчасти странное время, когда она, приехав к Артему Ивановичу, забрала пропеллер и повезла его, величиной со свой рост, в метро и дальше на автобусе до Тушина.

Еще нужен был моторист, чтобы мотор установить и запустить. Такой человек нашелся — Александр Павлович Эскин. Он родился в 1913 году в Сибири в семье политкаторжанина, столяра, но увлекся авиацией, работал в Москве на аэродроме общества "Добролет", стал механиком в Осоавиахиме, подружился с Антоновым и всю свою жизнь оставался верным ему.

Эскин укрепил мотор на авиетку, и планерист-рекордсмен П. Г. Головин, который в числе первых советских летчиков в мае—июне 1937 года побывал на Северном полюсе, поднялся на том аэроплане.

Но винт оказался аэродинамически "тяжелым". Шахатуни нарисовала профили нового винта, и с этими чертежами Эскин поехал на мебельную фабрику. Общаться с людьми Александр Павлович умел, и уговорил тамошнего главного инженера изготовить новый пропеллер. Но и он был "тяжелым". Тогда Эскин сказал: "Сейчас я вам все сделаю". Взял пилу и отрезал концы винта. Елизавета буквально плакала: "Что вы делаете? Это же святотатство. Я все считала".

"И что вы думаете? — спрашивала она меня. — Головин полетел, и все было отлично".

Но первыми полетами этой коллективной авиетки все и ограничилось.

А у Антонова дела шли хорошо. Несмотря на молодость, он пользовался высоким авторитетом, и его мнение часто было решающим при оценке новых конструкций. В 1937 году Я. О. Рудницкий вместе с И. Я. Перловым и М. Л. Барановским построили скоростной планер ПРБ-6. Но многое в нем было ново, так еще не делали, и представленный на утверждение техническому комитету планер вызвал возражения. "Великоватенькая нагрузка, — говорил один известный тогда теоретик. — Боюсь, как бы она не подвела. Надо ли так строить планер?"

Но именно эта большая, по мнению эксперта, нагрузка, как раз и могла обеспечить высокую скорость. Киевлян поддержал Антонов, увидев в планере интересную перспективу. И ПРБ-6 действительно хорошо летал.

Желающих летать находилось много, а вот в ту пору имелись преимущественно одноместные планеры. Процесс обучения на них был весьма продолжителен. Но если новичка в полет отправлять с инструктором, то время обучения сократится вдвое. Значит, решил Антонов, надо построить двухместный учебно-тренировочный стандартный планер.

От карандашного наброска до первого полета нового УС-5 прошло сорок восемь дней! Конечно, Антонов ответственно относился к работе,

а тем более — такой. Но рекордный срок объяснялся не одним энтузиазмом и пониманием важности задания. Всегда стремившийся к унификации агрегатов и узлов, конструктор и в тот раз использовал проверенные на прежних машинах элементы. Позже конструкция изменялась, и планер стал взлетать на буксире за самолетом. Новую модификацию назвали УС-6.

Этот скромный планер из дерева и полотна сослужил отличную службу для ускоренной подготовки будущих летчиков Красной Армии. И при всех сложностях войны пилотов в Советском Союзе было достаточно.

Впрочем, как у нас бывает, горячий энтузиазм творцов наталкивался на свинцовое равнодушие чинуш, и в статье "За спортивный планеризм" в том же, самом популярном, авиационном журнале тридцатых годов "Самолет" (1937, № 4), не хотевший мириться с безобразиями О. К. с горечью констатировал: "К сожалению, большинство начальников аэроклубов не только не понимают всей важности борьбы за развитие подлинно спортивного планеризма, поднимающего квалификацию как планеристов, так и пилотов моторной авиации на новую, высшую ступень, но сплошь и рядом прямо противодействуют попыткам полетов на дальность".

Вскоре и в "Известиях" (№ 113) появилась его статья "Равнодушие и самореклама" с острой критикой состояния планеризма. Там О. К. прямо заявил, что руководство Центрального совета Осоавиахима "разваливает эту работу".

Вынесенное же в заголовок слово "самореклама" относится к тогдашнему начальнику планерного сектора этого Центрального Совета майору Леониду Минову, очень, кстати, популярному парашютисту и авиационно-спортивному деятелю тридцатых годов.

Спустя много лет сходные слова прозвучат в иных вступлениях О. К. Антонова по адресу все тех же, но уже из других поколений, "начальников".

В Тушино со всей страны шли проекты и предложения, обращались с просьбами о помощи, просили консультации. И в шестом номере журнала "Самолет" (ошибочно датированном в сборнике "Планеры. Самолеты" 1987 годом; видимо, это был 1937 год) в обзоре под заголовком "Письма энтузиастов" О. К. привел такие любопытные строки из письма к нему:

"... Коротко о себе: родился в 1912 г., был до 1924 г. хулиганом, а затем влюбился в авиацию. В 1924 г. — авиамоделист. В 1927 г. — зачинщик авиадвижения в нашем городе. С 1930 г. — член ВЛКСМ: в 1934 г. осенью премирован транспортным ОСО поездкой в Коктебель.

У меня в голове бред, мешающий спать: это построить планер своей конструкции и затем превратить его в авиетку..." (т. Турченков, г. Армавир)".

Своим корреспондентам О. К. старался помочь.

Тогда же О. К. занялся планеролетом. Этот летательный аппарат был чем-то средним между планером и самолетом с двигателем относительно малой мощности и предназначался для перевозки грузов и людей. Несколько конструкторов построили четыре такие машины.

Антоновский ЛЕМ-2 (ОКА-33) состоял из толстого, "обитаемого" (или — уже упоминаемого "пустого") крыла, в котором были довольно большие отсеки с люками для груза, пассажиров или десантников. Восемь других отсеков располагались в носке машины и один — сзади. Планеролет имел двухбалочный хвост с оперением. Популярный в те годы мотор М-11 устанавливался спереди.

Планеролет должен подниматься за самолетом-буксировщиком и затем лететь на своем моторе или планировать. А в обратный путь без груза мог отправляться сам. Предполагалось, что такие перевозки будут дешевле автомобильных. Особенно полезны они могли быть в условиях бездорожья и для военных целей.

Мотор на ЛЕМ-2 устанавливал А. П. Эскин, он же мне впервые и рассказал о машине в феврале 1975 года. Мы тогда стояли в Тюменском аэропорту рядом с могучим "Антеем", и, слушая Александра Павловича, я подумал, что между этими двумя машинами есть своя связь. Они внешне были отчасти схожи, имели двойное вертикальное оперение, обе предназначались для перевозки грузов, были неприхотливы в эксплуатации. Только мощности их двигателей были несравнимы: на ЛЕМ-2 стоял мотор на сотню лошадиных сил, а у "Антея" 60 тысяч "лошадок".

20 апреля 1937 года пилот Н. И. Федосеев поднял планеролет в воздух. Но испытания, как признавал конструктор в журнале "Самолет" (1937, № 6), показали большую нагрузку на одну лошадиную силу двигателя. Тем не менее, считал он, надо продолжить опыты. "Однако НИИ ГУ ГВФ (Научно-исследовательский институт Главного управления Гражданского Воздушного Флота. — В. М.), — отмечал автор, — вначале горячо взявшийся за разрешение этой задачи, неожиданно утратил интерес к мотопланерам, как раз теперь, когда имеются данные, проливающие свет на всю проблему и сулящие успешное ее разрешение < ... >"

Так и осталась эта работа О. К. не реализованной до конца.

Планеризм дал ему многое. Он научился летать, приобрел опыт конструирования, организаторской работы, постиг технологические

тонкости производства и можно было развивать успехи. Так О. К. вплотную подошел к проектированию самолета.

Мне как-то достался потрепанный временем и, скорее всего, "политическими соображениями" номер "Самолета" за 1937 год (наверное, одиннадцатый). В сохранившейся части помещенного там очерка о планеристах говорится, что посвятивший свою жизнь планеростроению, Антонов мечтает теперь строить легкомоторные самолеты. И дальше приведены его слова:

"Планеризм — это простота, плюс дешевизна, плюс хорошая аэродинамика. Перенесение всех этих качеств в легкомоторную авиацию даст огромные производственные достижения".

Историк авиации Вячеслав Михайлович Заярин описал и проект двухместного учебного самолета "У" Антонова, оценив его как первую попытку построить самолет собственной конструкции. Но по каким-то причинам она не была завершена.

Возможно, виной тому было само время. Именно в тридцать седьмом году страна переживала ужасную трагедию. В том же номере "Самолета", где рядом с фотографией симпатичного, аккуратно причесанного на ровный пробор, в белой рубашке с отложным воротничком О. К. Антонова идет речь о его планах по строительству самолета, шестью страницами раньше через всю полосу напечатан один из лозунгов ЦК ВКП (б) к XX годовщине Великой Октябрьской социалистической революции:

"Искореним врагов народа — троцкистско-бухаринских шпионов и вредителей, наймитов иностранных фашистских разведок!

Смерть изменникам Родины!"

— В планерном КБ и на заводе, — опять слушаю Е. А. Шахатуни, — начались собрания. Я опасалась, что Олега Константиновича могут схватить за его дворянское происхождение. А он даже не боялся взять к себе заместителем Шереметева (из графской семьи. — В. М.). Он не задумывался над связанной с этим опасностью. Может быть, репрессии его не коснулись потому, что он тогда не был очень известным. А чтобы арестовали, надо было быть на виду. Тем не менее, в 1938 году Антонова сняли с должности главного конструктора завода и на его место назначили Грошева. Тогда всех руководителей увольняли, а потом сажали. Так могло быть даже в планеризме.

Когда его сняли, он вышел из своего кабинета, сел вместе с нами и занялся своим новым планером. Внешне повел себя очень спокойно и ничего не высказывал, хотя, конечно, переживал. Впрочем, скоро сняли и Грошева, а в Тушино пришел Грибовский со своим коллективом конструкторов.

В 1939 году закрыли и планерный завод.

Планеристы, по словам О. К., только ахнули. Конструкторы, набившие себе руку и глаз в создании надежных, недорогих и отлично летавших планеров, разошлись по другим заводам. Парк планеров перестал пополняться новыми машинами, старые постепенно выходили из строя, и спортивная работа замирала.

Но все-таки достижения планеристов оказались значительными. В этом была заслуга и сотрудников тушинского завода во главе с их главным коструктором О. К. Антоновым.

2. С ПЛАНЕРА — НА САМОЛЕТ

"Всем нам очень полезно почаще вспоминать военные годы. В ту пору конструкторам в трудных условиях и в предельно сжатые сроки приходилось решать сложнейшие задачи, решать принципиально новыми, смелыми, прогрессивными методами".

О. К. Антонов

1. Новое начало

В полном соответствии с популярным ворошиловским лозунгом "От модели — к планеру, с планера — на самолет!", который, кстати, О. К. Антонов считал разумным, для него подошла очередь самолетов.

После трех месяцев странного состояния снятого главного конструктора, он обратился к С. В. Ильюшину с просьбой о работе. А тот ответил: вы по своему профилю хорошо подходите Яковлеву, и я ему о вас скажу. Ильюшин занимался штурмовиками, а О. К. не был членом партии, не имел допуска к секретным материалам и делал только планеры, вот он в 1938 году и пошел к Яковлеву. Этим, кстати, считает Е. А. Шахатуни, не привлек к себе внимание и избежал ареста.

Когда на заводе в Тушине появился новый главный конструктор Владислав Грибовский, уволилась и Шахатуни. Именно в это время конструкторы С. А. Лавочкин, В. П. Горбунов и М. И. Гудков получили задание сделать истребитель и организовывали КБ. Переходившие к ним планеристы сагитировали и ее.

У Яковлева Антонов стал работать ведущим конструктором, а это был высокий пост. А почему Яковлев его взял, спросил я у Елизаветы Аветовны при нашей встрече. Яковлев его хорошо знал по планеризму, ответила она. Тогда все, кто занимался планеризмом, Антонова уважали. О. К. говорил ей: "Яковлев дал задание и смотрит — не

обиделся ли я и могу ли делать простые вещи. И убедился, что могу". Чем дольше О. К. работал, тем лучше Яковлев к нему относился. Где можно было, отмечал его отношение к делу. Даже работавших с ним по десять лет людей оставлял на втором плане, а О. К. выделял. Но никаких разговоров об этом никогда не велось. Просто О. К. получал задание и выполнял их.

Работая в разных КБ, Шахатуни и Антонов продолжали встречаться.

— Олег Константинович, — вспоминала Е. А., — был светским человеком и любил театр, выставки. Сколько мы с ним по выставкам и музеям ходили. Я даже стала специалистом по импрессионистам — так он подробно и интересно рассказывал о каждом художнике. Я и сейчас удивляюсь, откуда у него все это бралось? В детстве, до революции, как и надлежало их кругу, в доме у них была француженка и он знал французский язык, а английский учил сам. Бывало, в трамвае доставал из кармана книжку на английском языке и читал.

О. К. уже занимался самолетами, но, конечно, знал о состоянии планеризма, а оно было неважным. Последние пять рекордных планеров "Рот-Фронт-7" летали редко. "Тебе хорошо, — приводил О. К. в книге обращенные к спортсмену слова (известные, впрочем, в авиации во все времена) аэроклубовского начальства, — ты разобьешься — с тебя и взятки гладки, а нам по выговору дадут!"

Однако всегда находятся решительные люди, которые идут наперекор обстоятельствам и запретам, и такие черты характера в 1939 году проявила Ольга Клепикова, а помог ей в этом самый известный довоенный антоновский планер.

С Ольгой Васильевной Клепиковой я познакомился в декабре 1963 года на торжестве в честь 40-летия советского планеризма. В тот вечер она стояла рядом с невысоким худощавым полковником, которого невозможно было не узнать — Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, лауреат Государственной премии и уже тогда имевший необычно широкую для своей профессии славу С. Н. Анохин.

Неторопливая речь, четко произнесенная фраза, негромкий голос. Отвечая, Сергей Николаевич смотрел слегка вверх, и в спокойном и мягком повороте его головы выражалась уверенность, а во взгляде единственного глаза чувствовалась какая-то особая собранность и внимательность к окружавшему. Сразу можно было представить его в кабине самолета, все замечающего, все видящего и готового к моментальному анализу любой неожиданности и столь же быстрому и решительному действию.

Рядом еще были его жена, знаменитая планеристка, заслуженный мастер спорта СССР Маргарита Карловна Раценская и не менее

известный Виктор Михайлович Ильченко. Знавший их еще с Коктебеля Я. О. Рудницкий нас познакомил, и мы договорились встретиться на следующий день у Ольги Васильевны.

В тридцатые годы она летала в Центральном аэроклубе в Тушине, во время войны испытывала самолеты, потом переехала в Киев вместе с мужем, заводским летчиком-испытателем, но он вскоре умер, с друзьями молодости Клепикова давно не виделась и в тот вечер буквально светилась счастьем.

Когда мы с моим товарищем Валерием Собко, не без смущения и сомнения в вежливости нашего визита, попали в скромную квартиру в Святошине, застолье уже перешло в общую беседу и казалось неловким вторгаться в чужой разговор. Но соблазн побывать в такой замечательной компании был велик, Януш Ольгердович уже махал нам призывно рукой, да и остальные авиаторы к гостям отнеслись радушно. А Сергей Николаевич, остро и оценивающе глянув на нас, заявил, что пока мы с ним не сравняемся, ни о чем говорить не будет — и щедро налил нам в стаканы по хорошей порции водки.

Ради беседы с ним, собственно, мы и пришли. Уже тогда Анохин в авиационной среде был знаменит и о нем рассказывали всевозможные истории, особенно об аварии в мае 1945 года. Тогда при испытании Як-3 на максимальные перегрузки у него отвалилось крыло. Самолет стал беспорядочно падать, летчика бросало в кабине, он сломал руку, потерял левый глаз и кровь заливала лицо. Но и в таком состоянии сумел отстегнуть ремни и выпрыгнуть с парашютом. Спустя много лет после той встречи я прочел, что на вопрос о том, как удалось это сделать, Сергей Николаевич дал поистине эпический в своем величии ответ: "Было непросто. Пытался, сбросив фонарь, выбраться, пытался несколько раз, но все не получалось. Тогда — я сел и подумал".

Вот это "сел и подумал" применительно к мчащемуся к земле в остатках самолета израненному человеку буквально потрясает.

После той аварии Анохин совершил невозможное и в том же году вернулся на испытательную работу, а за свое мастерство и мужество обрел беспрецедентное уважение в авиации.

Весь тот вечер и проводы москвичей на вокзал на попутной переполненной "Победе" я запомнил хорошо и даже записал рассказ Анохина, но сейчас из него приведу только один эпизод. Я слышал, что Сергей Анохин и другой выдающийся летчик, дважды Герой Советского Союза Султан Амет-Хан испытывали необычный летательный аппарат, вроде самолета-снаряда, на котором на месте для взрывчатки установили кабину пилота. Это казалось фантастикой, и я спросил у Сергея Николаевича: так ли это?

Да, ответил он, была такая работа. Нашу машину подвешивали к фюзеляжу бомбардировщика (Ту-4. — В. М.), затем отцепляли ее и дальше я летел на своем двигателе. А перед самой отцепкой, чтобы показать свое спокойствие, закурил. Скорость — страшная, и наша задача состояла в том, чтобы довести машину до места. Садился же на высохшее соляное озеро с остановленным двигателем и с первого захода.

А какая была посадочная скорость, спросил я. Сергей Николаевич недолго подумал и ответил: большая, и ошибки при посадке быть не могло.

"Крылатый снаряд" для поражения морских целей (конструкции А. И. Микояна), прочел я потом, испытывал также Федор Иванович Бурцев. Скорость же на посадке у той машины была около 400 километров в час. За полеты на ней в 1953 году летчики стали лауреатами Сталинской (Государственной) премии, а С. Н. Анохин еще и Героем Советского Союза.

Сергей Николаевич, говорила мне тогда же Маргарита Карловна, шесть раз выбрасывался вынужденно с парашютом, больше чем кто-либо другой.

Такой вот летчик сидел в тот вечер в кругу старых друзей. Естественно, между тостами они вспоминали довоенные полеты в тушинском аэроклубе и Сергей Николаевич все время порывался рассказать об Ольге Васильевне.

— Выпускал я Ольгу в сторону Муромских лесов, и сильно волновался, — рассказывал Анохин. — Помнишь, какая ты была маленькая, худенькая, легонькая? И улететь от аэродрома никак не могла.

— Верно, — соглашалась хозяйка. — Только отцеплюсь от буксировщика, а земля тут как тут. Даже зло брало. А ребята все подшучивают надо мной и советуют летчику: "Ты затяни ее подальше. Может, побоится сесть в незнакомом месте, тогда, чтобы вернуться, обязательно продержится дольше".

В тот день спортсмены ждали подходящей кучевки и, как обычно, вспоминали забавные случаи. Особенно доставалось Клепиковой. Она отшучивалась, а потом выпалила: "А вот полечу сегодня, и будет рекорд!"

Шутке посмеялись, ведь в полет она собиралась на учебном планере Б. Н. Шереметева Ш-10, и какие на нем могли быть рекорды. Однако через несколько часов пришла от Клепиковой телеграмма: пролетела 152 километра.

После этого она поверила в свои силы и стала преодолевать все большие расстояния. Затем на рекордном планере "Рот-Фронт-7" достигла еще лучших результатов и теперь уже аэроклубовские

острословы изощрялись в шутках иного рода; "Ну, слетай, Ольга, на рекорд, что тебе стоит". И Клепикова устанавливала новые рекорды. Потом появилось намерение побить международный рекорд немецкой планеристки Ханны Рейтш, которая в 1937 году по прямой преодолела 349 километров. Рейтш была личным пилотом Гитлера, и в Германии ее расхваливали как представителя "высшей" расы", а рекорд объявили недосягаемым.

1 июля 1939 года пилот Воейков взлетел с планером "Рот-Фронт-7" на буксире и по пологой размашистой спирали стал подниматься над тушинским аэродромом. На заданной высоте Клепикова отцепила свой планер, и парящий полет начался.

Восходящие потоки держали хорошо, но возле Коломны они пропали, и пришлось снижаться. Стрелка высотомера упала до цифры "150" и пора было думать о посадке. Но дальше, словно дразня, плыли кучевые облака, и Ольга решила идти до последней возможности. Она беспрерывно меняла направление полета, "цепляясь" то к одному облачку, то к другому, и, буквально по сантиметрам набирая высоту, шла вперед.

Именно в таком вот поиске "термиков" и состоит, в частности, мастерство планериста. Ольга уже неплохо освоила эту науку парителя и применяла ее, постепенно поднимаясь все выше. Приземлилась в 17 часов 35 минут. Шестичасовая борьба за высоту завершилась настоящим триумфом: пройдено 380 километров!

В следующий полет Клепикова собралась в воскресенье 6 июля 1939 года. Она заполнила полетный лист, взяла карту на расстояние 400 километров, выслушала добрые напутствия Анохина и пошла к планеру.

Было десять часов утра. Поднявшееся над аэродромом солнце уже грело горячо, речная свежесть, тянувшаяся от канала, исчезла, и над огромным зеленым полем вверх, к легким кучевым облакам струился нагретый воздух. Но облака были небольшие, а потоки — слабые, и в целом погода была не лучшей для парящих полетов.

Уткнувшись одним крылом в землю и высоко подняв второе, на старте замер "Рот-Фронт-7". Изящные красные крылья отливали глянцем, весело поблескивал прозрачный фонарь, словно приглашая занять место в кабине. Ольга уселась поудобней, осмотрелась, проверила рули и закрыла фонарь. Взревел мотор буксировщика, начался разбег и первым от земли оторвался легкий планер.

Отцепившись от самолета на высоте около тысячи метров, Клепикова отправилась в путь.

До Коломны добралась с трудом. При попутно-боковом ветре приходилось кружить на одном месте минут по сорок, борясь за

каждый метр высоты. Но словно в награду за упорство, появились мощные восходящие потоки. Цифра "1000" на высотомере успокаивала, но чтобы застраховать себя, Ольга поднялась еще на 400 метров. Правда, на частые перемены курса уходило время, зато сохранялась высота и, прилетев к Рязани, Ольга направилась дальше.

Нет ничего лучше для спортсмена-парителя, чем отличная погода и сильные "термики". Тогда свист рассекаемого тонким крылом упругого воздуха звучит самой прекрасной мелодией и хочется лететь и лететь. Ольга давно уже преодолела обозначенное на карте расстояние и о направлении своего полета догадывалась только по солнцу. Его огромный желтый диск медленно клонился к горизонту, и вслед за уходящим светилом слабели восходящие потоки.

Близился вечер, и хоть как ни жалко было расставаться с высотой, нужно было найти площадку не только для планера, но и для буксировщика, который прилетит за ней.

Выбрав подходящее место, Клепикова зашла на посадку, но вдруг заметила прямо перед собой обрыв. Пришлось резко набирать скорость, чтобы проскочить дальше. Приземлилась, будто на ровный стол, а к ней уже бежали мальчишки-пастухи. Они и рассказали Ольге, куда она прилетела. А никого вокруг нет, потому как все на собрании. Когда небесная гостья появилась перед колхозниками, ей устроили настоящую овацию.

А что происходило в Тушине, в книге "На крыльях из дерева и полотна" О. К. вспоминал так:

"Проходил час за часом, а известий от Оли не было. Ильченко, выпускавший ее в полет, сдержанно волновался. "Чего вы беспокоитесь? — посмеивался начальник аэроклуба. — Ищите за Москвой-рекой, тут она и сидит где-нибудь".

Наступил вечер. Известий по-прежнему не было никаких. На другой день ясным, теплым утром я шел мимо неуклюжего здания Центрального аэроклуба. Навстречу — сияющий Ильченко:

— Есть телеграмма! Хорошо пролетела, километров четыреста, а то и больше!

— А где села?

— Совхоз "Отрадное", близ хутора Михайловского, за Доном, в районе Волги.

— Как "за Доном, в районе Волги?" Так это все семьсот будет, а не четыреста! Вы смотрели по карте?

Ильченко бегом мчится обратно. Через минуту я слышу дробный стук сапог по мраморной лестнице. Стеклянная дверь вестибюля распахивается, чуть не срываясь с петель...

— Ай да молодец Оля! Ай да она! Больше семисот километров прошла! Вот это здорово!"

Точные расчеты затем показали, что Ольга Клепикова за 8 часов 25 минут пролетела 749,203 километра, побив рекорд немецкой планеристки более чем вдвое — на 400 километров. Этот результат много лет оставался высшим достижением и у женщин, и у мужчин.

Особенное удовольствие, признавал позже О. К., всем доставило растерянно улыбающееся лицо начальника аэроклуба, который с букетом в руках встречал Олю на аэродроме и первый поздравил ее с победой. Видимо, не забыл конструктор о своем уходе из планеризма и об отношении к этому спорту в тогдашнем Осоавиахиме, и это чувствуется даже в приведенных выше фразах об аэроклубовском чиновнике.

Между тем было ясно, что приближалась война, и авиационная промышленность страны наращивала темпы производства, создавала новые самолеты и моторы. Это не правда, когда сейчас говорят о потерянном перед войной времени. "Мы работали, — писал бывший народный комиссар авиационной промышленности СССР А. И. Шахурин в книге "Крылья победы", — с огромным накалом, с невероятным напряжением, которое людям младшего поколения просто трудно себе представить".

К сожалению, потом этого талантливого человека необоснованно обвинили во вредительстве и даже арестовали. Вернувшись из заключения, он и написал о предвоенной и военной авиационной промышленности.

Планируя нападение на СССР, гитлеровцы были уверены в превосходстве своей техники. Поэтому, не боясь конкуренции, в начале 1940 года пустили советских авиаторов на свои заводы. "Зная, что война с нами не за горами, — объяснял этот шаг нарком, — фашистское руководство, видимо, считало, что мы уже ничего не успеем сделать. Во всяком случае, подобное тому, что у них есть. Была и еще одна цель — в преддверии войны запугать нас мощью и совершенством своей боевой авиации".

Тактику эту, к слову, они уже не без успеха проверяли на французах и англичанах и надеялись произвести тот же эффект и с делегацией из Советского Союза. А немецкие самолеты в самом деле были хороши. Однако и наши конструкторы уже имели перспективные разработки.

Гости из Москвы не только все тщательно осмотрели, но и закупили несколько истребителей, бомбардировщиков и других машин. Заместитель наркома А. С. Яковлев в книге "Цель жизни" вспоминал, как после возвращения из Германии он в разговоре с И. В. Сталиным высказал твердое убеждение, что гитлеровцам и в голову не приходила мысль о возможном соперничестве с ними русских специалистов.

А тот, завершая поздний ночной разговор, посоветовал: "Организуйте изучение нашими людьми немецких самолетов. Сравните их с новыми машинами. Научитесь их бить".

Всю немецкую технику доставили в Москву на Центральный аэродром и внимательно осмотрели. Копировать ее не собирались, советское авиастроение шло своим путем, но полезные уроки следовало, конечно, извлечь. В частности, в числе тех машин был оснащенный закрылками и предкрылкам трехместный связной самолет с отличными взлетно-посадочными качествами и на высоком шасси "Шторьх" (в нашем переводе — "Аист").

Елизавета Аветовна мне напомнила, что в книге М. М. Громова "Полет сквозь годы" с предисловием О. К. Антонова есть эпизод об увиденных советскими авиаторами, прибывшими в Берлин на заседание ФАИ в 1938 году, полетах немецких машин с механизированными крыльями. Для нашей авиации это было новым. У нас тогда стремились летать выше всех и дальше всех, увлекались истребителями и бомбардировщиками и думали главным образом об их вооружении и боевых качествах. Но нужны были и подобные "Шторьху" машины. Теперь он оказался в Москве. По свидетельству сотрудника яковлевского КБ А. А. Синицина после доклада И. В. Сталину о поездке в Германию было принято решение срочно запустить похожую на "Шторьх" машину в серию.

Эту работу поручили О. К. Антонову. Видимо, А. С. Яковлев своего молодого ведущего ценил высоко, иначе бы вряд ли доверил ему важное, согласованное с самим И. В. Сталиным, дело.

По признанию Е. А. Шахатуни, О. К. был в восторге от "Аиста", и о задании рассказывал с воодушевлением. Мы, уверял он, быстро сделаем такой самолет, который будет летать отовсюду.

Готовить рабочие чертежи и строить опытный образец самолета предписали на одном из ленинградских заводов, по воспоминаниям Е. А., с небольшим и очень культурным коллективом, в котором были бригады аэродинамиков и прочнистов.

В город своей юности О. К. снова попал в марте 1940 года. Как вспоминал приехавший туда же А. А. Синицин, в гостинице они поселились рядом, и сосед произвел на него самое благоприятное впечатление: "Интеллигент до мозга костей, он оказался трудягой в лучшем понимании этого слова. Мог работать по 16—18 часов в сутки. А выпадала свободная минута — мчится в Русский музей, Большой драматический, Эрмитаж..."

Понятно, О. К. внимательно изучал "Шторьх" и обнаружил, что его крыло имеет профиль Р-IIс. Профиль этот О. К. давно и хорошо знал, ведь он применялся на многих, в том числе антоновских,

планерах и давал хорошие летные качества. Так что не все в машине было немецким.

Через восемь месяцев самолет "СС" с мотором М-6 в 220 лошадиных сил направили на государственные испытания. Казалось бы, можно развивать успех, но тут О. К. перевели на создаваемый вместо трамвайного парка авиазавод начальником конструкторского отдела. Там всю работу пришлось налаживать заново.

Однако по каким-то стратегическим соображениям развития авиационной промышленности в начале 1941 года перед О. К. поставили новое задание — организовать в Каунасе серийное производство санитарного варианта самолета "СС", который к тому времени уже выдержал летные испытания.

Вместе с Антоновым в Каунас отправился и А. П. Эскин. Вскоре О. К. предлагает: едем встречать жену. Хорошо, отвечает Эскин, что Лидия Сергеевна приезжает. Нет, возражает О. К., это будет Елизавета Аветовна; теперь она уже была его женой.

В Каунасе быстро наладили работу, но полностью развернуть выпуск самолетов не успели. В воскресное утро 22 июня всех разбудил грохот взрывов. Антонов и Шахатуни сразу же поехали на завод.

— Там был митинг, — рассказывала Е. А., — всех на нем призывали работать и ни вершка своей земли не отдавать врагу. После него примерно в двенадцать часов мы разошлись. Потом поступило распоряжение немедленно эвакуироваться. Об этом решении пытались сообщить на квартиру О. К. Но местное население было против нас и нам отключили телефон. Ничего не зная, мы пошли в ресторан обедать и я захватила лишь сумочку с документами. А обстановка в городе становилась сложной. Неподалеку от дома располагалось здание управления госбезопасности, но возле него уже не было часового: значит, решили, все уехали. Когда мы вышли из ресторана, увидели двух наших товарищей, которые подбирали отставших сотрудников завода. Они нам сказали, что искали нас, а сейчас есть только одна пожарная машина и настойчиво предлагали ехать с ними. Ты поезжай, сказал О. К., а я зайду домой за рукописями. Но я ему ответила, что одна не поеду.

Теперь при этих воспоминаниях Е. А. весело смеется, хотя в тот момент, понятно, было не до смеха, ведь местные жители, не дожидаясь немцев, могли расправиться с оставшимися людьми. Но потом они об этом не вели разговоров и никогда не жалели об оставленных дома вещах.

Мне приходилось не раз слышать, будто в том путешествии был и А. П. Эскин. Но Е. А. говорила, что он организовывал эвакуацию и с основной группой покинул город. А с ними ехали несколько

командированных в Каунас из Ленинграда специалистов. Профессионального водителя не имели, и управляли машиной любители.

— Дороги были пустыми, — рассказывала она, — основной вал эвакуации катился впереди и мы оказались последними. По пути нас все время обстреливали немецкие самолеты "Дорнье" с задней пулеметной установкой. Мы в этот момент бросали машину и ложились на землю. Я хорошо помню — лежу, а около моей головы пули: "тук-тук-тук". Останавливались только во время обстрелов и в Минске зашли перекусить в какой-то магазин.

К вечеру следующего дня добрались до Москвы. Е. А. пошла к родственникам. Когда же ее расспрашивали о поездке, она рассказывала, как некоторые наши военные их по пути обгоняли. Но опытные люди посоветовали никому об этом не говорить.

2. Рейды за линию фронта

Прямо с дороги О. К. отправился в Наркомат авиационной промышленности.

Там ему предложили заняться планерами. А дело было в том, что когда началась Вторая мировая война, немцы стали применять планеры в боевой обстановке. В 1940 году они на десяти планерах, бесшумно и неожиданно для противника, высадили десант на считавшийся неприступным бельгийский пограничный форт Эбен Эмаэль. Вскоре другой десант молниеносно захватил остров Крит. Были и иные операции планеристов.

Впечатление это произвело сильное, и тогда же у нас объявили конкурс на лучший проект десантного планера. Первое место занял "Рот-Фронт-8" О. К. Антонова, названный позже А-7. Внешне он напоминал и "Рот-Фронт-7", и самолет, имел убирающееся шасси, аэронавигационные приборы, посадочную фару и в фюзеляже отсек для десяти человек.

Сразу к постройке планера не приступили, возможно, сказался тот же самый настрой на быструю победу и увлечение истребителями. Но стремительная оккупация немцами наших территорий привела к партизанской борьбе в тылу врага, народным мстителям нужна была помощь и тогда вспомнили об Антонове и его планере. В Наркомате образовали планерный главк, О. К. назначили его главным инженером и начали строить десантные планеры в Тюмени и Алапаевске. Но чиновничью работу О. К. страшно не любил, его больше тянуло к кульману, в цех, и он говорил мне, что этот период был самым тягостным в его жизни. Однако, читая мою рукопись в последний уже раз, в марте 1984 года, фразу о том, что работа в наркомате была ему не по душе — вычеркнул.

Еще О. К. поручили выпускать десантные А-7 на старом планерном заводе в Тушине. После планеристов его переоборудовали для торпедных катеров, но потом тоже разогнали. Вот там с коллективом, который был в Каунасе, стали вместо катеров делать десантный планер.

Стремление как можно шире использовать планеры привело О. К. к идее "крылатого танка" ("КТ"). По замыслу конструктора к обычному среднему танку весом в 5—6 тонн надо было прикрепить крылья и оперение. В таком виде его можно будет выпускать за буксировщиком в полет. Отцепившись за линией фронта, пилот должен был бесшумно спланировать на землю, прямо из кабины быстро сбросить крылья и оперение и отправляться в рейд по вражеским тылам. Особенно опасен он был бы для аэродромов с небольшой охраной. Выполнив задачу, уже — танкист уходил бы к партизанам. Или, в случае необходимости, подрывал свою машину.

Впервые о "КТ" я узнал в декабре 1963 года от С. Н. Анохина, а позже, 7 мая 1977 года, подробней расспросил самого конструктора о том, как такая идея возникла.

— Нужда — мать мыслей, — быстро ответил О. К. — По-моему, она была настолько естественной, что не могла не возникнуть. Помню, мы с кем-то из моих ближайших помощников ходили к главкому дальней авиации Вершинину, в чьем распоряжении были тяжелые самолеты. Штаб его располагался в Петровском дворце и когда мы пришли, я сказал, что хотим проверить такую идею. А главком спрашивает: "Почему нет постановления правительства?" Мы были неопытны, и нам даже мысль о постановлении не приходила в голову. Хотя, если бы мы обратились в правительство, нам бы ответили, что самолетов нет. Тем не менее, нарком Шахурин подписал приказ — испытать; тогда это было проще.

Война разворачивалась все суровей, и в Москве наступало самое тяжелое время, а в октябре началась эвакуация. Директор их планерного завода, вспоминала Е. А., убежал раньше всех, и таких случаев было много. Вообще город охватила ужасная паника.

Нарком Шахурин писал, как на одном из самолетных заводов вместо слаженного пульсирующего организма нашел распахнутые ворота цехов, голые стены с вынутыми рамами и разобранными проемами, оставшиеся неубранными помосты, вскрытые полы на местах станков. В городе не ходили трамваи, не работало метро и были закрыты булочные.

16 октября 1941 года и планеристы Антонова эвакуировались в Тюмень. Там они поселились у местных жителей, ночуя часто прямо на полу.

Сибирь быстро перестраивалась на военный лад, многое делалось впервые, и трудностей было с избытком, Производство планеров предстояло развернуть на бывшем крытом рынке. Не было никакого оборудования, а из материалов имелись только сосна да рояльная проволока. Тогда О. К. обратился за помощью в обком партии. Встречу ему назначили примерно на час ночи, что для той поры считалось вполне нормальным.

Собравшиеся в кабинете люди уже порядком устали, вспоминал О. К. За долгий день через их руки проходило множество всяких дел, включая секретную эвакуацию саркофага с В. И. Лениным из мавзолея, а тут еще планеристам надо выделить предприятие. Перебирали завод за заводом, фабрику за фабрикой, но все уже были заняты оборонной продукцией. Наконец, добрались до пивоваренного завода. Чтобы организовать там выпуск планеров, придется перестраивать помещения, менять оборудование, а хоть и война и задание важное, предприятие ломать жалко.

— Товарищи, — призвал всех молодой конструктор, — не жалейте! Война кончится, вы все обратно вернете, и все будет по-старому.

Пивоваренный завод и какие-то склады переоборудовали быстро, и уже с осени изготовленные в Тюмени планеры вошли в боевой строй. Всего за годы войны выпустили около 600 "А-седьмых".

В Саратове, с которым у Антонова связаны первые опыты конструирования, работала планерная школа. С. Н. Анохин, В. М. Ильченко и другие бывшие спортсмены летали на планерах в тыл врага и учили этому других.

Части планеристов-десантников базировались и в Киржаче Владимирской области. Оттуда они направлялись в осажденный Ленинград, подвозили танкистам Сталинграда антифриз, участвовали в высадке десанта под Вязьмой и Ржевом, перебрасывали оружие при форсировании Днепра. Больше всего помогали планеристы партизанам. Отбуксированные самолетом ночью на большую высоту, они затем практически бесшумно и неуязвимо для ПВО врага пересекали линию фронта и приземлялись в заданных местах. Там летчики обычно сжигали свои легкие, относительно недорогие машины и оставались у партизан.

Но за всеми этими заботами не забыли и о "КТ", и к апрелю 1942 года его планерную часть сделали. Настала очередь за танком. Из-за тяжелой обстановки на фронтах танки, как и вообще военная техника, были на строгом счету. Как быть? Тогда достать танк поручили энергичному Эскину. И, как ни странно, он с этим заданием справился. С большими сложностями сумел получить в Горьком

танк Т-60, научился им управлять и через полтора месяца привез на платформе в Тюмень. В тот день вдруг на заводе люди услышали, как, гремя гусеницами, к ним едет броневая машина.

Тут же приступили к сооружению "КТ", и самым трудным было сверлить отверстия в броне для крепления крыльев и оперения. Затем его привезли под Москву. К тому времени С. Н. Анохин уже работал летчиком-испытателем новой техники для Воздушно-десантных войск и о тех днях вспоминал у О. В. Клепиковой:

— Прихожу на аэродром, и вижу какой-то большой предмет, накрытый брезентом. Когда чехол сняли, все удивились, ведь такого мы еще не видели — "крылатый танк". Опробовать его довелось мне. Я открыл тяжелый люк и забрался в непривычную для меня кабину. Огляделся по сторонам, хотя сделать это было сложно, так как через узкую смотровую щель просматривалась очень малое пространство. Правда, Олег Константинович это учел и установил специальное оптическое приспособление. Но чтобы пользоваться им, нужна была привычка. После пробных пробежек приступил к полетам.

Как было дальше, мне рассказывал сам О. К.:

— Буксировал "КТ" летчик Нюхтиков на самолете ТБ-3. Это был один из трех тяжелых самолетов, оставшихся у нас — остальные все побили. Перед войной считали, что бомбардировочная авиация нам не нужна, поскольку мы на чужой стороне воевать не будем. А если налетят вражеские бомбардировщики, то их наши истребители тут же отразят. Не знаю: может, это была Сталина идея, а может и не его, во всяком случае, такая тенденция в авиации наблюдалась. Истребители делали, а бомбардировщики — нет. Помню, в тридцатые годы на параде шли бомбардировщики большой армадой и производили сильное впечатление. Потом их производство сократили. Были еще ильюшинские дальние бомбардировщики Ил-4, затем уже появился прекрасный самолет Ту-2, который Туполев делал в закрытом КБ, сидя за решеткой.

В первый полет наш "КТ" выпустили без обтекателей. Вообще это было дико, но мы торопились и допустили такую ошибку. И вот наш буксировщик идет на полном газу, мотор греется и Нюхтиков видит, что продолжать полет нельзя и дает сигнал сидящему в танке Анохину. Это тоже удивительно, что он научился управлять танком, осматриваясь через маленькую щель. Анохин отцепляется и направляется на ближайший аэродром в Быково. А там была огромная охрана и вдруг она видит, что на них летит танк и все бросились врассыпную. Анохин приземлился, запустил мотор и поехал к стоянке.

"Можно было, — дописал О. К. к моей рукописи, — поставить на танк обтекатели, уменьшить его сопротивление и осуществлять более длительные полеты. Но отсутствие крупных самолетов для буксировки "крылатого танка" помешало довести идею до боевого применения".

Сергей Николаевич запомнил, что сперва полет его "летающей черепахи", как окрестили гибрид на аэродроме, шел нормально. Но когда самолет начал "болтаться" из-за неполадок с моторами, летчик дал команду отцепляться. Позже я прочел в маленькой, но очень интересной книжечке С. Н. Анохина "Путь в небо", что пилотировал самолет старший лейтенант Павел Еремеев. Кто же на самом деле затягивал "КТ", я, к сожалению, не знаю. Наверное — Нюхтиков.

"Крылатый танк" остался надолго забытым образцом творчества О. К. Антонова.

Планеристы продолжали летать в тыл врага, но однажды С. Н. Анохин на планере вернулся оттуда на Большую землю. Было это так. В апреле 1943 года он приземлился с грузом в занятом партизанской бригадой имени Железняка белорусском городе Бегомль. А там оказались два тяжело раненых командира. Их надо было отправить в госпиталь, однако транспортный самолет на тот маленький и изрытый бомбами аэродром сесть не мог. Среди партизан оказался бывший курсант Анохина и он предложил раненых поместить в планер, а для его буксировки вызвать небольшой самолет. Летчик согласился: "Буду взлетать не на обычном тросе сто двадцать метров длиной, а на коротком, десятиметровом".

Так поступить мог только пилот выдающегося мастерства.

Чтобы уверить раненых в готовности разделить с ними общую судьбу, он отдал свой парашют провожавшим и сел в кабину. "Картину этого ночного полета с партизанского аэродрома, — писал С. Н. Анохин, — я не забуду никогда". Прямо перед собой он видел хвостовое оперение буксировщика, а в багровом свете стартовых костров винты были как два больших красноватых диска. Летчик дал полный газ, и воздушный поезд устремился вперед. В конце аэродрома оба пилота с короткими промежутками оторвали свои машины от земли. На какую-то долю секунды самолет завис в воздухе, готовый рухнуть на землю, но все же начал набирать высоту, а у Анохина из-под шлема по лицу покатились холодные капельки пота.

По дороге обратно поезду повезло: не встретились вражеские истребители и выдержал трос. Зато дома в Старой Торопе после налета немецкой авиации их никто не встречал, ночного старта не выложил, и только ясная луна помогла сесть.

За этот подвиг Анохина и пилота самолета наградили орденами.

Вклад боевых планеристов в общую победу был немалым, и на месте их базы в Киржаче поставили памятный обелиск. А конструктор О. К. Антонов получил медаль "Партизану Великой отечественной войны" I степени.

3. Красная площадь

После приезда в Москву О. К. вернулся на свой завод в Тушине. Но он еще оставался главным инженером главка. Поскольку И. В. Сталин работал ночами, то и все чиновники тоже сидели в кабинетах допоздна. Поэтому домой О. К. приезжал обычно в три часа ночи, не всегда на машине, а добираясь как придется.

Только обосновались в Тушине, как начали разгонять всякие маленькие КБ.

— Однажды, — вновь слушаю Е. А. Шахатуни, — ночью О. К. приглашают к Яковлеву в наркомат. Сейчас говорит он, на коллегии будет рассматриваться вопрос — дать вам дальше работать или сократить. Вообще, надо признать, О. К. все время ждал этого решения и сильно переживал. Я никогда не забуду, как он приехал после коллегии и сказал: "Все, больше мы не существуем". Это, конечно, было ужасно. Представляете? Ночью, на коллегии, куда, кстати, ни его, ни других таких же "сокращенных", не приглашали. Зачем? А через несколько дней Яковлев вызвал его и предложил: идите ко мне замом, а дальше видно будет. Это, конечно, для О. К. было неожиданным. Он не хотел быть ничьим замом. Я ему тогда говорила: "Неужели лучше табуретку делать свою, вместо того, чтобы проектировать яковлевские самолеты". Он рассмеялся и ответил: "Нет, я буду делать яковлевские самолеты". Но я понимала, что он всегда мечтал о самостоятельной работе.

— Это, — сказал я Е. А., — обычно мешает человеку. Но, в конце концов, именно такое качество движет творческими людьми.

Наверно, согласилась моя собеседница.

Так с января 1943 года О. К. Антонов стал работать в КБ А. С. Яковлева. Главный дал им комнату какого-то уехавшего в эвакуацию своего сотрудника, а потом и квартиру, и там, возле метро "Сокол", они и жили.

— Вначале, — рассказывал он мне, — когда главный давал какие-то поручения, я все записывал. Но поскольку поручений бывало больше, чем успеваешь их выполнить, они накапливались, и я со временем понял, что начинаю терять память. Тогда прекратил записывать и стал запоминать. Яковлев собрал многих талантливых

конструкторов, и КБ у него было очень хорошим, сильным. Он считал, что для истребителя главное маневренность. Значит, самолет должен быть легким. Это, конечно, правильно, и мы всячески старались самолет облегчить. Вдруг конструктор Григорьев обратил внимание, что к приборам идут медные трубки. Почему — медные? Давайте поставим алюминиевые. И сэкономили десять килограммов. На самолете было два воздухозаборника и я говорю: зачем два, сделаем один. И на этом сэкономили. Вообще экономили на всем.

Там я делал масляный радиатор: его входные отверстия располагались в крыле и нужно было уменьшить сопротивление. И я прямо в цехе из глины вылепил новый заборник с одним отверстием. Яковлев посмотрел и сказал: "Что это такое? Это не годится". И распорядился своему заместителю Масленникову переделать. Тот переделал, но мне было очевидно, что новый воздухозаборник будет иметь большее сопротивление. Самолет слетал, и если с моим заборником высота была четыре с половиной тысячи метров, то с новым на пятьсот метров меньше. Тогда вернули старый.

Яковлева не все любили — он был очень черствый и эгоистичный человек. У него еще с кроватной мастерской (где начиналось КБ. — В. М.) работал заместителем Адлер, так Яковлев его выгнал. После этого звонит Адлер как-то мне из Москвы и спрашивает: "Не возьмете ли меня на работу?" Я ему объяснил, что наш коллектив уже сложился и ему будет трудно. Большую должность я предложить не смогу, а на маленькую он сам не пойдет. Мы поговорили, и он согласился.

— Это, — говорю, — сын киевского пионера планеризма Георгия Петровича Адлера.

— Не знал, хотя эта фамилия мне известна.

Яковлев, считает Е. А. Шахатуни, любил своего заместителя и в его творческой судьбе сыграл большую роль.

В то же время об А. С. Яковлеве среди авиаторов всегда можно было услышать немало противоречивого.

Адлер, как я уже писал, был среди самых первых киевских и, видимо, российских планеристов. Затем он работал в Петербурге с И. И. Сикорским. После Октябрьской революции жил в Москве и занимался авиацией. Он оставил рукописный труд по развитию русской авиации до 1917 года.

Умер Г. П. Адлер в 1965 году.

— Антонов, — продолжала Е. А., — Яковлева как конструктора не очень ценил. Он Туполева сильно уважал. Может быть, это был единственный конструктор, которого он принимал с высшими почестями. А Яковлева все боялись, но он был прекрасным организатором.

У него Олег Константинович многое перенял. А вот работалось ему непросто. Был такой случай. Подходят они вдвоем к конструктору за кульманом, и главный начинает его ругать за что-то. Антонов говорит: это я предложил такое решение. Со стороны Яковлева ноль внимания. "Я, — рассказывал Олег Константинович, — в неудобном положении и опять напоминаю о своем предложении, а Яковлев притворяется, будто не слышит". Вот такие у них были оригинальные взаимоотношения. Но если бы не поддержка Яковлева, то не было бы главного конструктора Антонова.

— А не видел ли он, — спрашиваю, — в Антонове конкурента?

— Если бы видел, то уничтожил. Он же уничтожал Лавочкина со страшной силой. Машина Лавочкина имела лучшие данные. Но Яковлев добился, чтобы ее сняли с серии. Правда, потом Горьковский обком партии вмешался, но это была сложная эпопея. Антонов же хотел сделать такую машину, какая Яковлева не интересовала. А может быть еще и потому не боялся, что тот был таким тихим, спокойным, скромным. Что он может ему сделать? Антонов, кстати, долго не был и членом партии. А в сорок третьем году Яковлев ему сказал: "Знаете, вы мой заместитель, и мне неудобно, что вы не член партии. Я вам даю рекомендацию, и парторг завода дает рекомендацию, так что пишите заявление".

Занимаясь истребителями, О. К. не переставал думать о своем самолете с высокими взлетно-посадочными качествами и прорисовывал его схему.

Я часто слышал историю Ан-2 в разных вариациях, наконец спросил у самого О. К., как было на самом деле.

В тот день 20 октября 1970 года мы с группой журналистов направлялись в Севердонецк на чествование 50-миллионного пассажира Ан-24. Вылет из Жулян был назначен на девять утра, и за пять минут до него подъехал О. К. Сняв и отведя в сторону дружеским жестом шляпу, поздоровался со всеми и быстро пошел к стоянке. "Каков наш шеф!", — сказал на ходу восхищенно редактор газеты КБ "Родина" Валентин Журавлев, когда мы, чуть не перепрыгивая аэродромные плиты, едва поспевали за стремительно идущим О. К. У трапа он опять широким взмахом шляпы приветствовал механиков и взбежал вверх по лесенке.

После набора высоты в салоне стало тепло и уютно, ровно гудели двигатели, и О. К. задремал. Его никто не беспокоил, но вскоре из кабины вышел командир экипажа Герой Советского Союза Юрий Владимирович Курлин и подсел к генеральному. О. К. оживился, летчик расстелил на столике карту и принялся показывать наш

маршрут. К ним, понятно, подтянулся еще кто-то из нашей группы и беседа стала общей — об Улугбеке и его звездном календаре, о Дрезденской галерее, о спорте. А когда ушел Курлин, разговор затих, я и задал О. К. вопрос о появлении Ан-2.

— Самолет, подобный Ан-2, — сказал он, — я задумывал давно. Проект машины с тем же двигателем АШ-62 и такой схемы я отправил на экспертизу в научно-исследовательский институт еще до войны. Ответа не получил. Стал наводить справки, и мне сказали, что скорость предлагаемого мной самолета триста километров маловата, нужно хотя бы триста пятьдесят.

Генеральный замолчал, повернув голову к иллюминатору. Не о потерянном ли зря времени думал тогда?

Второй разговор об Ан-2 был 7 мая 1977 года у О. К. дома, и он, как бы продолжая прежнюю беседу на борту Ан-24, сказал:

— Через год началась Великая Отечественная война, и в ней самым популярным самолетом оказался У-2. А если бы был запущен Ан-2? Помощь бы он оказал огромную, скажем, партизанам. Но — не оценили. Свою роль сыграла мода на скорость.

В довоенной авиации действительно модными были быстроходные истребители, и ради высоких скоростей приносились в жертву их взлетно-посадочные качества. Но ведь для таких машин нужны были хорошо оборудованные полосы, они дорого стоят и не везде возможны, а летать надо и на неподготовленные аэродромы. И хотя О. К. хорошо видел перспективу своего самолета, способного, как он рассчитывал, при разбеге в пятьдесят метров поднять тонну груза, его тогда не дали построить.

— А кто принимал решение об Ан-2? — спросил я О. К.

— Был такой НИИ ВВС (Научно-испытательный институт Военно-Воздушных Сил. — В. М.), сейчас он называется ГК НИИ ВВС (Государственный Краснознаменный Научно-испытательный институт Военно-Воздушных Сил. — В. М.). Ответ оттуда у меня хранится где-то в архиве.

Несколько отрицательных отзывов было и позже. Их авторы исходили из уже сложившейся практики. "Но ведь авиация, — замечал О. К. в статье "Так рождалась "Пчелка" в журнале "Наука и жизнь" (1981, № 3), — всегда развивалась за счет появления самолетов, не существовавших ранее. Конструктор всегда стремится не уложиться в статистику прежних самолетов, а выйти за ее рамки".

Все-таки, О. К. продолжал разрабатывать свой самолет, и у него остался сделанный еще в августе 1944 года набросок будущей машины. Это был биплан с подкосами между крыльями, закрылками и предкрылками — точно будущий Ан-2.

В яковлевском конструкторском бюро О. К. работал напряженно ("Как и все советские люди во время войны", — заметит он мне позже) и участвовал в доводке одного из лучших самолетов Второй мировой войны Як-3. Воздушные бои на "Яках" заслуженно прославили эти машины. Всего же их выпустили 36 тысяч штук. Вклад О. К. в них был отмечен орденами Трудового Красного Знамени, Отечественной войны и медалью "За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов".

Но хотелось мирной работы. Потому О. К. через много лет говорил мне, что огромное впечатление на него произвела победа под Сталинградом, а 9 мая 1945 года считал самым счастливым днем в своей жизни. Москва ликовала, и казалось, будто все люди высыпали на улицы.

— Не сговариваясь, — вспоминал он, — мы от площади Расковой пошли в центр города на Красную площадь. По дороге встретили Семена Алексеевича Лавочкина, Сергея Владимировича Ильюшина. Все вокруг радовались: Победа! Больше не нужны тысячи наших истребителей и штурмовиков, и теперь можно подумать и о других самолетах...

Случилось так, что в этот же день на Красной площади победу праздновал и сотрудник Омского моторостроительного завода, а до войны начальник конструкторского отдела Запорожского моторостроительного завода Александр Георгиевич Ивченко. Он приехал в столицу за новым назначением по организации в родном городе конструкторского бюро, и тоже мечтал о новых машинах. Они еще не были знакомы, совместная работа сведет их позже, а тогда в жизни обоих будущих генеральных конструкторов и друзей наступал новый этап.

— После войны, — рассказывал О. К., — может, по инициативе Сталина, а может по чьей-то подсказке, решили, что стране нужен сельскохозяйственный самолет. Когда такое решение вызревало, я предложил свой проект Александру Сергеевичу Яковлеву, и он написал на нем резолюцию: "Это интересный самолет и его надо построить". Он был тогда заместителем наркома по опытному производству. Правда, в таком его положении были и отрицательные стороны: Александр Сергеевич, как всякий главный конструктор, считал, что самые хорошие самолеты его, а все остальные хуже. Это, конечно, затрудняло работу других конструкторов. Но нельзя отрицать и того, что все-таки истребители "Як" были лучшими. Может быть, вровень с ними стояли Ла-5, а "МиГи" были похуже. Яковлев все время шел впереди.

Возможно, главного конструктора не следует назначать еще и заместителем наркома или министра. Но очень трудно на эту должность найти человека, который бы хорошо, на уровне главных, разбирался в технике. Или, по крайней мере, был бы гибким и настолько интеллигентным, чтобы соглашаться с чужим мнением. Чтобы послушал вас, взвесил все и согласился. Или был такой серенькой личностью, как был Зайцев. Очень симпатичный инженер, не мешал работать. Он все вам сделает: бумагу какую-нибудь подпишет, документ нужный подготовит, и работа шла прекрасно.

Решение о сельскохозяйственном самолете вновь вернуло О. К. к его старому проекту. Е. А. Шахатуни вспоминала, что О. К. даже предложил свой самолет Яковлеву, но тот не захотел его делать. Так перед О. К. встал сложный вопрос: оставаться у Яковлева или пробиваться на самостоятельную работу.

С одной стороны, можно было бы подумать: ему еще нет и сорока лет, а он в Москве на хорошей должности у знаменитого главного конструктора, и на него тоже падает отблеск яковлевской славы. Он относится к авиационной элите, а это в те, да и другие времена тоже немало значило во всех, в том числе и бытовом, отношениях. К тому же при благоприятных обстоятельствах можно было бы и в столице организовать свое КБ. Если же оставить все, бросить и уйти, то совсем неизвестно, чем это может завершиться: сколько в авиации было таких неудач?

С другой стороны, если не стремиться к большему, то можно остаться вечным замом. А О. К. всегда думал о самостоятельности. Как быть?

Ответ на этот вопрос известен. Но о подробностях перехода на самостоятельную работу я тоже слышал разные версии, и спросил у самого О. К.:

— Говорят, Яковлев вам пообещал, что когда вы сделаете истребитель, то отпустит заниматься своим самолетом. Верно ли это?

— Нет, — ответил О. К., — это было так. Прихожу я к нему и говорю: "Александр Сергеевич, хочу на самостоятельную работу". Он сначала сделал вид, будто не слышит меня, и стал рассказывать о нашей будущей машине. Я повторяю: "Александр Сергеевич, хочу уйти на самостоятельную работу". Он спрашивает: "Надеюсь, вы не собираетесь расставаться с нашей фирмой?" Отвечаю: "Нет". Тогда он предложил: "Вот вам два города, где есть наши филиалы — Саратов и Новосибирск. Выбирайте".

Саратов — это почти что родина О. К. Там он учился, увлекся планеризмом, впервые испытал радость полета, многое связывало

его с этим городом. Но в Новосибирске имелось нечто большее, чем воспоминания юности — в Сибирском научно-исследовательском институте авиации (СибНИИА) была аэродинамическая труба; значит, на ней можно будет проводить продувки новой машины, и он выбрал Сибирь.

Как признавала Е. А. Шахатуни, никто не мог понять, почему А. С. Яковлев отпустил своего сотрудника, но это было так.

Видимо, слышал я и такое объяснение, он понимал, что Антонов никакими "Яками" долго заниматься не будет и такого творчески одержимого человека, талантливого конструктора остановить невозможно.

Но потом О. К. скажет о полезных уроках этого замечательного конструктора и вспомнит его кредо: "Нужно делать только то, что нужно".

Так закончился еще один этап в жизни О. К. Антонова. А написанные им позже фразы о десяти началах будут не метафорой, а самой настоящей реальностью.

Я даже насчитал, что ему доводилось начинать на новых местах не десять, а шестнадцать раз!

3. СПАСИБО ЗА "АННУШКУ"

"Я думаю, что этот самолет еще много поработает, и есть у нашего коллектива замысел продлить его жизнь".

О. К. Антонов

1. Создание КБ

В июле 1945 года О. К. Антонов приехал в Новосибирск на ордена Ленина завод имени В. П. Чкалова как представитель ОКБ главного конструктора А. С. Яковлева. Одновременно ему же поручили руководить и СибНИИА.

Завод большой, во время войны он давал ежедневно до трех десятков самолетов. Однако теперь они в таком количестве и такого, рассчитанного на недолгую жизнь во фронтовых условиях, качества, уже не нужны, а работать предприятию — надо, и возник вопрос: что делать дальше? Не уволишь ведь сотни рабочих и станки на улицу не выбросишь, значит — надо переналаживать производство.

Вначале думали выпускать сельскохозяйственные комбайны. Но О. К. считал их простой и даже грубой продукцией, которая непременно снизит довольно высокий технологический уровень авиационного завода и профессионализм его сотрудников. А рано или поздно, понимал он, завод снова вернется к самолетам и нужно постараться сохранить его возможности. И хотя в то послевоенное время техника сельскому хозяйству страны была очень нужна, предлагал выпускать велосипеды — все-таки машина более тонкая, чем комбайны.

О своих соображениях О. К. даже писал в обком партии. Наконец, решили на освободившихся мощностях разворачивать изготовление дорожных велосипедов, подобных французским "Пежо".

В Новосибирск первый заместитель главного конструктора А. С. Яковлева О. К. Антонов привез сделанные в Москве чертежи и расчеты нового самолета. При этом оба, утверждала Е. А. Шахатуни, знали, что О. К. стремится к самостоятельности и собирается делать свой самолет. Но для этого нужно было постановление высоких

инстанций, и она, оставаясь в Москве, по поручению О. К. следила за продвижением его предложения.

15 октября 1945 года руководитель филиала ОКБ А. С. Яковлева получил от своего главного конструктора предварительное задание на проектирование новой машины. В тот же день провели приближенное определение ее летных качеств. Вскоре задание было оформлено и приказом: филиалу предписывалось спроектировать для сельскохозяйственных работ самолет с коротким взлетом и такими качествами, о которых Антонов давно думал! Этому заданию, вспоминала Е. А., все очень обрадовались.

Вначале самолет имел наименование "СХ", "СХ-А" и "СХ-1", но в 1948 году получил свое нынешнее имя Ан-2, и я буду его в дальнейшем так и называть.

А о том задании сам О. К. рассказывал:

— Необходим был самолет грузоподъемностью полторы тонны, способный взлетать с любого более или менее ровного поля, неприхотливый и простой в эксплуатации. Кое-как приспособить маленькие или устаревшие учебные самолеты, как это сделали в Соединенных Штатах Америки, Канаде и других странах, я не хотел. Решено было создать машину, специально предназначенную для поставленных целей. Тем более, что такой самолет мог применяться не только для борьбы с вредителями полей и лесов или подкормки посевов. В этом смысле Ан-2 был прямым результатом планового ведения хозяйства в социалистическом государстве. И все же мы не ожидали, что у него будет столь разнообразные и широкие обязанности.

20 ноября 1945 года задание оформили приказом Наркома авиационной промышленности СССР, и самолет начали проектировать на законных основаниях.

Уже давно для него О. К. выбрал бипланную схему; ту, которую стремительный прогресс в авиации со скоростными монопланами, казалось бы, уже навсегда оставил в истории. Да, биплан был не моден, говорил мне О. К. по пути в Северодонецк. Но мода в технике — дело опасное. Да и устарел ли биплан? Для скоростного истребителя он, конечно, не годится. Но сельскохозяйственный самолет должен не воевать, а разбрасывать над полями удобрения и ему нужны иные качества.

О. К. хорошо помнил, что укрепило его в мысли взять схему биплана. Во время войны, еще работая у А. С. Яковлева, из чудом уцелевших в библиотеке трудов ЦАГИ он узнал, что при испытаниях модели давно отслужившего свой век биплана Р-5 с работающим винтом обдув воздухом оказывал большое положительное влияние

на качество машины. Кстати, говорил он позже, в 1976 году, мне на отзыв прислали диссертацию об оптимальных формах современного сельскохозяйственного самолета. Так самым выгодным признан биплан с турбовинтовым двигателем.

Но, замечу к словам О. К., после войны таких двигателей еще не было.

А что до биплана, то еще долго, признавала Е. А., ее соученики по МАИ и сотрудники министерства смеялись над тем, что они делали этажерку братьев Райт и считали это недоразумением.

Важное значение, далее, для самолета имеет профиль крыльев. Именно крылья держат в воздухе самолет, и происходит это благодаря профилю — форме поперечного разреза крыла. Во время движения машины из-за большей кривизны верхней части профиля воздушный поток обтекает крыло быстрее и, по закону Бернулли, давление над ним остановится меньшим, чем снизу; так и возникает импульс на крыло снизу вверх.

Профили разрабатывают аэродинамики, и автором выбранного для будущего самолета профиля Р-IIс был Петр Петрович Красильщиков — ученик и соратник Н. Е. Жуковского (который, кстати, и обратил внимание на закономерности поведения в полете профилированного крыла), доктор наук, профессор, лауреат Ленинской премии. Его профили с успехом использовались на антоновских планерах и, вспомним, на немецком "Шторьхе".

Настоящей изюминкой Ан-2 стала так называемая механизация крыльев.

Создавая в полете подъемную силу, на малой скорости и при сильном подъеме носа машины крыло теряет свои способности "держать" самолет и тот может свалиться в штопор. Предотвратить это и должна механизация. На Ан-2 она состоит из расположенных по передней кромке во весь размах верхней плоскости предкрылков. А ближе к задней кромке стоят закрылки, которые на шарнирах как бы делят профиль на две части.

В условиях нормального полета предкрылки прижаты к крылу. Но в случае надобности они поднимаются, а закрылки — опускаются, кривизна профиля и, следовательно, характер обтекания крыла потоком воздуха меняется, и самолет не теряет устойчивости. В сороковых годах такая схема крыльев для нашего авиастроения в значительной степени была новой. Ее, вспомним, О. К. изучал на "Шторьхе" и, как отмечала Е. А. Шахатуни, сразу оценил это новшество и в полной мере использовал на Ан-2. О. К. лично отработал компоновку самолета в аэродинамической трубе СибНИИА, и найденные им решения сыграли важнейшую роль в достижении конечного результата.

Следующей особенностью нового самолета было шасси. Когда вся авиация гналась за скоростью, значительный ее прирост давали убирающиеся в полете колеса. Но для этого самолет оснащался специальным механизмом, утяжелявшим конструкцию. Спрятанное в ниши шасси могло заклинить перед посадкой, а такое случалось, и тогда возникала опасная ситуация вплоть до катастрофы. А свой самолет О. К. задумал простым и максимально надежным, значит, надо шасси делать неубирающимся; к тому же предполагалось ставить Ан-2 на поплавки и лыжи и летать практически с любых площадок.

Фюзеляж. Довольно широкий, он вышел жестким, прочным и вместительным и благодаря этому самолет со временем начал перевозить людей. Вдоль бортов установили сидения, и пассажиры по всей стране полетели в такие места, куда по земле добраться было нельзя.

Какой-то веселящий глаз облик самолету придает большой прозрачный фонарь над кабиной пилотов. Но он не просто красив, а обеспечивает им прекрасный обзор, а это очень важно. Обычно все фонари на самолетах делаются вровень с фюзеляжем, и на Ан-2 так было вначале. Но позже стекла расширили, добавили к ним нижнюю грань за обрезом кабины, и летчики могут даже видеть землю под самолетом.

Гармонично в общий рисунок вписывались и овалы стабилизатора и киля. И подкосы с расчалками между плоскостями как бы напоминали о первых самолетах и тоже вносили какие-то штрихи в единую картину. Красивы были и саблевидные четырехлопастные винты (их, правда, потом заменили более современными прямыми). А все это вместе и составило тот образ, в котором, как в совершенном произведении искусства, уже ничего не прибавить и не убавить.

Я множество раз видел Ан-2, летал на нем, изучал его, делая модели самолета для выставок и музеев, и всегда поражался его ладности, собранности и цельности. Особенно красива "Аннушка", когда, переваливаясь с крыла на крыло, расходящихся немного "чайкой" от центроплана, сверкая фонарем за прозрачным кругом винта с желтым ободком, идет на тебя издалека своим крутым, как у всех самолетов с двигателями воздушного охлаждения, лбом, и вдруг, резко сбросив обороты и скорость и проседая книзу, ловко касается земли.

Тщательно просчитывалась и потребность в двигателе. По техническим условиям на самолет предлагалось поставить мотор АШ-21 мощностью 720 лошадиных сил Аркадия Дмитриевича Швецова.

Видимо, в Москве по этому поводу были какие-то резоны, связанные с загрузкой моторных заводов.

Но исследования показывали преимущества тысячесильного двигателя АШ-62 ИР. Он давно хорошо себя зарекомендовал, его производство было достаточно налажено, и это крайне важно для будущего самолета. С такой силовой установкой самолет будет иметь гораздо больше возможностей для применения, считал конструктор. Главк же держался своего мнения. "Но Антонов, — дописал О. К. при последнем прочтении моей рукописи книги о нем, — настаивал: только АШ-62 ИР в 1000 л.с.".

Пришли к компромиссу: окончательный выбор сделать после завершения испытаний.

— Все КБ, — говорил О. К. — размещалось в комнате размером со школьный класс на антресолях заводского цеха, а мы замахнулись на большую машину. Не в смысле размеров; мы решили создать универсальный и легкий биплан, который смог бы взлетать с любого грунта и даже водной поверхности. Коллектив был крохотный и только в начале 1946 года в него влились выпускники Новосибирского авиатехникума, ребята двадцати-двадцати трех лет. Они не имели опыта, но имели горячие сердца, были одержимы и непреклонны.

А как это происходило, мне рассказал один из тех ребят, нынешний лауреат Ленинской премии Виктор Гаврилович Анисенко.

О. К. посмотрел филиал, где человек двенадцать занимались серийным производством "Яков" и практически ничего не делали. К тому же зам начальника филиала был нечист на руку, какие-то дела проворачивал, и О. К. понимал, что с этим составом, конечно, самолет не сделаешь. Зама он в течение двух месяцев уволил, и надо было брать новых сотрудников. Из Московского и Казанского авиционных институтов приехали пятеро молодых инженеров, а больше не пригласишь — им надо давать квартиры, поэтому О. К. решился на смелый шаг.

В Новосибирске еще с 1935 года был авиационный техникум, и О. К. в октябре 1945 пришел туда. Собранным в актовом зале старшекурсникам выглядевший очень молодо даже рядом с более молодым директором, стройный, одетый в кожаную куртку и азартно рассказывающий о новом многоцелевом самолете, который должен служить народу, конструктор сразу понравился. Слушали гостя, разинув рты (свидетельствует Анисенко), и когда он предложил делать дипломы и защищать их в КБ, многие согласились. Но всех взять О. К. не мог, поэтому посмотрел их успеваемость, кто-то из эвакуированных собирался домой, и набралась группа в 25 человек.

На следующий день они отправились в КБ, их разместили за столами и дали задания. Анисенко досталась винтомоторная группа. Этой тематикой до того Виктор не собирался заниматься, и так

определилась его специализация; с той поры все двигательные установки "Анов" проходили через его руки.

По своим работам студенты и защитили дипломы и остались в КБ.

Понимая, что молодежи надо куда-то девать энергию, О. К. предложил сделать столы для пинг-понга и дал в качестве образцов одну ракетку и два мячика, которые привез из Москвы. Подумайте, как сделать их у нас, сказал он. Изобретательные ребята выточили штампы, с их помощью изготавливали половинки шариков и затем в модельной мастерской склеивали. А играть всех научил О. К.

Потом он сказал: "Я договорился с директором, он дает нам пустырь и на нем можно оборудовать теннисный корт и две волейбольные площадки. Только нужно будет поработать, мусор вывезти, спланировать". Все охотно согласились, а руководить работой поручили Николаю Петровичу Смирнову. Тот со свойственной ему аккуратностью все изучил, спроектировал и корт построили по всем правилам. Он стал центром этого спорта на заводе. А еще О. К. принес пять ракеток разных калибров и начал обучать игре.

Когда шеф уезжал в Москву, ребята на корте гоняли в футбол. Догадаться об этом было не трудно, поскольку, оберегая обувь, бегали босиком и оставляли следы. О. К. же знал, что заводилой был Анисенко и, вызвав его, предупредил: "Вот что, Виктор, на корте играть в футбол не надо". Мы не играли, оправдывался провинившийся. "Не нужно мне эти вещи говорить. Я не собираюсь никого наказывать, но для футбола ищите другое место".

Но главными его заботами, конечно, был самолет. О том времени сам О. К. рассказывал мне так:

— Всего в КБ работало человек сто пятьдесят (но — только вначале и вместе с производством, уточнял мне позже новосибирец Юрий Михайлович Киржнер. — В. М.). Было очень трудно. Не хватало карандашей, кнопок, резинок. Карандаши, помню, покупали у американцев. Карандаши и машинки для их точки распределяли с большим трудом. Кульманов приличных не было, столов. Вот так и работали. А еще достались нам люди, которых яковлевцы после завершения эвакуации не хотели забирать в Москву. Люди разные — и воришки, и недобросовестные и от них приходилось постепенно избавляться.

Работал у нас один человек по фамилии Денщиков (ударение на первом слоге. — В. М.), кстати, фамилия оказалась в соответствии с ним самим. Время было тяжелое, существовали карточки, а платили не так уж много по почти одинаковым окладам (и здесь мне привели возражения: зарплата была разной. — В. М.) и министерство нам выдавало премии. И этот приварок мы и делили. А Денщиков написал в министерство, что идет какой-то дележ. Ну что оно сделало? Взяло

и премию совсем сняло. Вот тогда Денщиков от нас и ушел, а весь коллектив лишил премии.

(Впрочем, Ю. М. Киржнер говорил и о примерах обратного свойства, когда оставшиеся от яковлевской фирмы люди были весьма достойными, и не вспомнил ни одного воришки, которых при той охране и не могло быть. Но я все же оставляю слова О. К. с этими оговорками; то время ему запомнилось таким.)

— В каком-то смысле работать было просто, — говорил далее О. К., — никаких других заданий, и все усилия направлены на один самолет. Зато приходилось часто летать в Москву, и на Ли-2 с посадками туда добирался два-три дня. Так что командировка на день длилась неделю. Я обычно старался быть в Москве подольше и все дела уладить. Это плохо, что мы были далеко, и в то же время хорошо, ведь из Москвы не могли часто вмешиваться в наши дела и "руководить".

Принимая на работу сотрудников, О. К. заводил на них карточки. 13 таких плотных, в четверть формата А-4, карточек сохранилось в Киевском государственном архиве. Но кроме каких-то общих сведений там ничего нет и дальше, видимо, О. К. отказался от этой затеи, но вот сами карточки сохранил. А указанные в карточках фамилии мне больше никогда не встречались.

В Новосибирске А. С. Яковлев отдал Антонову квартиру, в которой во время эвакуации жила его семья, и потом прислал ящики с карандашами и резинками — это был щедрый и очень полезный подарок. Но хотя Яковлев, говорил мне О. К., дал нам возможность самолет сделать, он как-то не очень сочувствовал тому, что наше КБ разворачивается. А позже он оставил руководство опытным главком.

Энтузиазм был велик, и уже 1 января 1946 года прикинули вес будущего самолета, а 7 февраля открыли заказ на изготовление деталей для статических и динамических испытаний; это был, наверное, хороший подарок на день рождения О. К.

Однако оставалось еще критическое заключение НИИ ГВФ, и надо было за самолет бороться. 26 февраля 1946 года начальник филиала ОКБ, заместитель главного конструктора О. К. Антонов обращается к секретарю областного комитета ВКП (б) М. В. Кулагину с таким письмом:

"Направляю Вам эскизный проект транспортного самолета, составленный Новосибирским филиалом ОКБ тов. Яковлева при заводе им. В. П. Чкалова.

Вопрос о постройке самолета на нашем заводе им. В. П. Чкалова остался нерешенным, т. к. НИИ ГВФ сообщило НКАП (Наркомату авиационной промышленности. — В. М.), что такой самолет по их мнению не нужен.

Я с этим не согласен.

Для меня было бы весьма ценно знать Ваше мнение как руководителя, хорошо знакомого с нуждами нашей страны".

Текст этого письма, кстати, тоже характерен для О. К. — четкий и определенный.

Не знаю, помогло ли это, но самолет все же продвигался: 5 марта сделана его модель для продувки в аэродинамической трубе.

Буквально на следующий день в жизни молодого коллектива наступил важный этап: коллегия Министерства авиационной промышленности СССР (преобразованного из Наркомата) постановила создать Опытно-конструкторское бюро-153 и назначить его главным конструктором О. К. Антонова. Как и положено, Новосибирскому заводу поручили выделить новому ОКБ необходимые помещения, оборудование и квалифицированные производственные кадры для организации в месячный срок опытного цеха. Предписывалось и обеспечить обслуживание и первоначальное выполнение всех производственных заказов ОКБ.

— Однажды, — рассказывала Е. А. Шахатуни, — Яковлев вызывает меня в кабинет, где раньше никогда не бывала. Он меня очень хорошо встретил и говорит: "Вчера на коллегии Министерства мы решили поручить Антонову делать его сельскохозяйственный самолет. В ближайшее время выйдет постановление. Будет и поручение создать коллектив". Причем говорил, улыбаясь, ведь он хотел этого. Но все, кто знал Яковлева, не могли поверить в то, что он кому-то дал такую возможность. "Поздравляю вас, — добавляет, — и сообщите об этом Антонову". Я пулей вылетела из кабинета и бегом на почту.

— Что вы написали? — спрашиваю почти через пятьдесят лет.

— "АСЯ сказал, что все в порядке, подписано". Яковлева называли по инициалам "АС", а я еще добавила начальную букву фамилии.

— Не сохранилась та телеграмма?

— Нет, конечно. Мы тогда не думали, что это будет какая-то история, и я о ней стану кому-то рассказывать.

С новыми силами берутся за работу, и 23 марта производство получило первый чертеж — предкрылка; постройка самолета началась!

А время шло, и только 7 апреля директор завода В. Н. Лисицин издал долгожданный приказ. Повторив выдержки из соответствующего министерского документа, он распорядился организовать к 30 апреля для ОКБ опытный цех на площади склада моторов. Руководители служб завода обязывались произвести проектные работы по новому цеху, сделать там ремонт, передать станки и другое оборудование. Еще было велено перевести людей, разработать схему управления и

организации ОКБ для прохождения его заказов по заводу, забронировать материалы и решить прочие вопросы.

Наконец, 31 мая 1946 года ЦК ВКП(б) и Совет Министров СССР утвердили постановление коллегии Министерства; этот день и стал днем рождения антоновского КБ.

Это была большая победа коллектива и его руководителя, да и дела шли как будто неплохо: в СибНИИА получили хорошие данные об исследованиях моделей будущего самолета. Они подтверждали правильность конструкторских проработок. Это придавало уверенности, желания поскорее увидеть машину воочию, и в небольшом цехе, где ее собирали, работа нередко не прекращалась даже ночью. Такое любовное отношение к своему первому детищу у антоновцев оставалось и позже, когда машина летала уже многие годы.

В июне 1946 года в Новосибирск прибыли Е. А. Шахатуни и А. П. Эскин. Елизавета Аветовна занялась прочностью, а старого соратника главный конструктор назначил своим заместителем. Но у Александра Павловича было всего лишь семилетнее образование, и его в этой должности не утвердили. Заместителем стал П. В. Кожухов.

— Я когда приехала, — вспоминала Елизавета Аветовна, — Олег Константинович повел меня в КБ. Увидев там сотрудников, я спросила: "Вот с этим детским садом будем делать самолет?" Он ответил: "Да". Потом показал на рыжеволосого Анисенко: "Этот парень даже не подозревает, какую тяжелую задачу я ему поставил". И он справился под руководством Евгения Кузьмича Сенчука. А когда тот уехал в Киев, Анисенко сам стал руководить работой по винтомоторной группе.

Чтобы к нам перейти, Сенчук неделями сидел в приемной главного инженера чкаловского завода и просился. А его не отпускали. Наконец, все же добился своего. Сенчук отличался тем, что когда главный поручал ему пойти в цех и навести там порядок, это хорошо выполнял. Я его очень ценила. Куда бы его ни направляли, он везде вытягивал.

Бригадами руководили Анатолий Алексеевич Батумов, Ануфрий Викентьевич Болбот, Антон Игнатьевич Шиврин и другие конструкторы.

Одним из первых был и Николай Степанович Трунченков. В авиацию он пришел из авиамоделизма и был в этом спорте знаменит не менее, чем Антонов в планеризме. Его модели представляли собой образец технической продуманности и новизны, высочайшего мастерства и установили девять мировых и семнадцать всесоюзных рекордов. Я видел его отлично выполненные модели и с таким же

искусством собранную им металлическую моторную лодку, украшенные стилизованной птицей.

В сорок пятом году служившего еще в армии Трунченкова и его друга Юрия Захарова вызвали в Москву на первые послевоенные Всесоюзные соревнования. К тому времени Трунченков закончил авиационный техникум и некоторое время работал в расположенном на заводе конструкторском бюро Н. Н. Поликарпова. Там он и узнал о намерении Антонова создавать КБ и в Москве с Захаровым пришли к О. К. домой. Тогда они и договорились работать вместе.

Вначале Трунченков взялся за изготовление моделей, и его умение по инженерному широко мыслить в сочетании с филигранным мастерством было весьма полезным. Еще он имел опыт проектирования планеров, даже побеждал во всесоюзном конкурсе и вполне закономерно ему вместе с Захаровым О. К. поручил проектировать хвостовое оперение. Позже Трунченков стал начальником бригады фюзеляжа, а Захаров принял модельную мастерскую. Они оба до последних своих дней оставались в родном КБ.

В октябре в Новосибирск приехал Б. Н. Шереметев и ему О. К. предложил бригаду общих видов. Это очень ответственное и едва ли не самое творческое направление в КБ. Но Борис Николаевич как-то не прижился, к тому же его жена отказалась ехать в Сибирь и он возвратился в Москву. В архиве я читал его очень дружеские письма О. К., и эти теплые отношения у них остались. А когда Б. Н. Шереметеву назначили маленькую пенсию, О. К. помогал ему.

Работало молодое КБ напористо. Мы, вспоминала Е. А., были заражены тем настроением, которое шло от Антонова, и все в него были влюблены. Всегда, а особенно — в Новосибирске.

Однако же и трудностей испытывали немало. В конце 1946 года О. К. докладывал Министерству: "Нам предстоит в короткое время собрать три фюзеляжа при наличии четырех дюральщиков и трех клепальщиков, имеем всего 53 производственных рабочих, нужно еще, по крайней мере, 50 человек".

Условия тех дней и сибирский климат, долгая и холодная дорога в Москву и обратно привели к тому, что в 1947 году у О. К. открылся туберкулез в тяжелой форме. Для лечения нужен был импортный пенициллин, и министр П. В. Дементьев помогал в этом. Прямо у него Е. А. Шахатуни дожидалась передачи из Америки лекарства. Но даже с такой высокой поддержкой полную дозу не удалось достать. А тут в Новосибирске нашелся врач, который лечил своим препаратом. Но тому нужен был озонатор для приготовления лекарства.

Этот агрегат спроектировал Анисенко, в нем получали какое-то "отвратительное варево", говорит сейчас разработчик, и О. К. его пил. Еще пробивной Эскин находил барсучье сало для шефа.

Как всегда, О. К. старался не замечать трудности и добивался своей цели. Но ему предстояло сделать очень много и, прежде всего, построить хороший самолет.

2. Знакомство с воздухом

Самолет в конструкторском бюро был первым, своих летчиков-испытателей оно не имело, и потому О. К. хотел поручить его испытания С. Н. Анохину. Об этом свидетельствует хранящееся в Киевском государственном архиве письмо летчика от 8 июля 1947 года. Он сообщает, что сейчас работает в Кратово (то есть — в Летно-исследовательском институте — ЛИИ. — В. М.) и ведет новую работу по приказу министра. Тем не менее, готов взяться за предложение О. К. и говорил об этом со своим начальством. Оно согласно, но только при условии, сообщает летчик конструктору, "если Вы привезете машину к нам, т. к. выехать мне к вам сейчас нет никакой возможности из-за начатой уже одной работы".

Из книги о ЛИИ имени М. М. Громова узнаю, что С. Н. Анохин 2 ноября 1947 года выполнил первый полет на самолете Як-25 и затем провел его испытания. Скорее всего, именно об этой работе он и писал О. К., и по тону письма, дружескому и уважительному, понятно, как ему хотелось испытать и первую машину друга.

Спроектировали и построили самолет необычайно быстро — в августе 1947 года он уже стоял у ворот цеха. Весь вид этого красивого, ладного биплана говорил о его летучести.

Для испытаний машины пригласили из НИИ ГВФ Павла Никитовича Володина. Ведущим инженером по летным испытаниям назначили А. П. Эскина, а бортмехаником Н. Г. Салазкова. Через двадцать лет, приехав в Киев, летчик вспоминал:

— Пятого августа начальник Института объявил, что мне поручено провести испытания самолета Олега Константиновича Антонова. Предложение показалось интересным, и я с удовольствием его принял. Восьмого августа я уже был в Новосибирске. А на следующий день состоялась первая беседа с главным конструктором. Он рассказал о самолете, мы обсудили программу испытаний, а затем в течение двадцати дней я изучал машину. Когда все было готово, мы до малейших подробностей разработали план первого полета.

В воскресенье 31 августа погода стояла отличная, и хотя дул небольшой "боковичек", взлет произвел уверенно в восемь часов утра.

Сделав два больших круга на высоте тысячи двести метров и пробыв в воздухе тридцать минут, я совершил посадку. Легкий в управлении, удобный, самолет вел себя хорошо и оставил приятное впечатление.

Первый полет говорит о новой машине многое, и сразу после приземления экипаж поздравил конструктора с успехом.

Вспоминая тот августовский день, О. К. признался: "Все мы следили за полетом с замиранием сердца. До сих пор помню — самолет взлетел, набрал высоту, осторожно развернулся влево, прошел над поселком, покружился и сел".

Как обычно бывает, в первом полете на машине обнаружились кое-какие недостатки. Летчик прикинул их объем и подумал: дня за два исправят. А устранили все уже на следующее утро — так велико было желание поскорей завершить облет машины, да и сама работа оказалась несложной. 1 сентября состоялся второй полет.

В ходе испытаний сравнивали и два двигателя. Делать это было просто, ведь они имели практически одинаковые узлы крепления. Более мощный, в тысячу лошадиных сил, АШ-62 мог дать самолету лучшие летные характеристики. К тому же он выпускался серийно. Зная особенности эксплуатации машин в Аэрофлоте, Володин понимал, что отлаженный мотор — это половина успеха, широкие возможности применения, надежность. Именно на этом двигателе настаивал и Антонов, и он был рад подтверждавшим его расчеты результатам сравнения.

Обработку и анализ материалов летных испытаний вела небольшая группа под руководством В. А. Домениковского.

— По-моему, ни один самолет не проходил испытаний так быстро, — говорил Володин. — В середине октября мы уже собирались в Москву. Машина мне нравилась, но она была не совсем обычной, и я чувствовал, какая на меня ложится ответственность — самолету нельзя оставаться только опытным экземпляром и разбить его было невозможно: авария для молодого КБ могла стать непоправимым ударом. Но все-таки путь из Новосибирска в Москву я решил сделать агитперелетом.

Как можно привлечь внимание к самолету? Прежде всего, внешним видом, и Ан-2 в самом деле отличался от других машин. Но главное его достоинство было в летных качествах. При подходе к очередному аэродрому Володин на высоте около тысячи метров сбавлял обороты мотора, самолет замедлял скорость, и, наконец, зависал в воздухе. По всем привычным представлениям авиаторов из такого положения машина должна сваливаться в штопор. Но на новом самолете срабатывала механизация крыла, и он почти вертикально

парашютировал. Это вызывало настоящий восторг у собравшихся на аэродромах людей, и нередко, вспоминал пилот, он приземлялся под их аплодисменты. Нравилась и надежная амортизация шасси. Видевшим Ан-2 специалистам становились понятными возможности его эксплуатации на небольших и необорудованных площадках.

В жизни Антонова уже был момент, когда его машина направлялась на испытания. Но довести ее до серии помешала война. Теперь новый самолет готовился к всесторонней проверке в воздухе.

Антонов и его конструкторы верили в будущее Ан-2, однако окончательно его судьбу должны были решить государственные испытания. Проводить их поручили летчику-испытателю того же НИИ ГВФ Георгию Ивановичу Лысенко. Он родился 6 мая 1912 года в Курской области, воевал на фронте и был опытным гражданским летчиком, когда перешел на работу в Институт. Там он и услышал восхищенный отзыв Володина о машине Антонова, поэтому новое задание счел для себя большой честью.

Бригаду по летным испытаниям составили опытные специалисты. Ведущим инженером был Н. М. Зазимко. Он вспоминал, что когда ему дали возможность выбирать из нескольких самолетов, Ан-2 сразу понравился, и он взялся за него. С бортмехаником А. Ильиным летчик был знаком с войны. Сельскохозяйственное оборудование доверили С. Д. Попову и его двум коллегам, которые еще до войны работали в этой сфере. Представлял главного конструктора А. П. Эскин. Деятельный и находчивый организатор, он хорошо знал все перипетии создания нового самолета. Вот им и предстояло проверить основные летные характеристики машины в двух вариантах: "чистого" самолета и с подвешенным сельскохозяйственным оборудованием.

Г. И. Лысенко был симпатичным, сдержанным и ответственным человеком. Он многое сделал для КБ и о своей работе оставил интересные воспоминания. Передо мной сейчас лежат его подробные записи испытаний Ан-2, и события тех далеких уже дней я восстанавливаю по этим точным, без эмоций и красочных эпитетов, строгим и деловым, как бортовой журнал, словам летчика-испытателя.

Первый вылет по программе государственных испытаний состоялся 3 мая 1948 года с подмосковного аэродрома Захарково. К такому событию обычно летчик готовится очень тщательно, и Лысенко изучил в машине, казалось бы, все, и тем не менее остался потом недовольным, и вот почему.

В начале разбега он по обыкновению пытался поднять хвост машины, но сделать этого не удавалось. А когда все же хвост поднялся, пилот увидел, что уже превышена необходимая для отрыва от земли

скорость. Тут он взял штурвал "на себя" и сразу же взлетел. Но после того, как по той же привычной для него методике отжал штурвал "от себя" для разгона машины, она несколько раз коснулась колесами полосы.

Подобные прыжки в авиации образно называют не очень изящно, но образно "козлами" и не относят к высшему классу пилотирования. Но в данном случае мастерство Лысенко было не при чем — просто доставшийся ему самолет оказался необычным.

Как настоящий летчик-испытатель, он сразу же начал изучать машину и в наборе высоты постарался установить намеченную еще на земле скорость. Но этого не получалось, а когда, наконец, "поймал" то, что было нужно, самолет занял слишком крутой угол набора высоты. Пришлось снижать обороты двигателя.

Зато в горизонтальном полете и на разворотах машина послушно и без промедления следовала за рулями и устойчиво, как говорят испытатели, держала режим. А нагрузки на рулях были упругими, но и не сильными — в самую пору, вроде приятной разминки, так что летчик хорошо чувствовал машину.

Снижаясь перед посадкой, Лысенко отклонил закрылки, а при выравнивании вступили в действие и автоматические предкрылки. Тут самолет совершенно преобразился: и не летел, и не садился; он, казалось, готов был висеть на месте. Это наблюдение летчика за столь странным поведением первого в практике отечественного авиастроения самолета с такой механизацией крыла было правильным. Тем не менее, оно беспокоило: летчик ведь не знал, как в действительности синхронизирована работа предкрылков и закрылков правого и левого крыльев, какова прочность крепления узлов этой механизации. Настоящей загадкой было поведение машины и в других возможных ситуациях.

Проверить все это можно только одним способом — в полете. И когда это произошло, все сомнения Г. И. Лысенко рассеялись. Более того, признавал он в 1964 году, был просто покорен замечательными качествами самолета. Поражало и поведение в воздухе при открытии предкрылков. Когда снижалась скорость, казалось, что самолет вот-вот должен сорваться вниз; по крайней мере, об этом предупреждали вялость элеронов и руля направления. Но вдруг выскакивали спасительные предкрылки, и самолет, даже при полном отклонении руля высоты для увеличения угла атаки, сохранял управляемость по крену и устойчиво парашютировал.

Не удивительно, что в среде авиаторов стали распространяться слухи о чуде-самолете, который мог останавливаться в воздухе и за-

висать неподвижно, подобно жаворонку (приводил Г. И. Лысенко такое сравнение). Было похоже, что потеря скорости на этом самолете совсем не опасна. В то же время именно потеря скорости, учили курсанты аэроклубов и училищ первую заповедь летчика, ведет к срыву в штопор. Самолет летает, пока у него есть скорость, а без нее превращается в падающий на землю тяжелый предмет. А тут появился самолет, который вроде бы опровергал эту азбучную истину. И никто не мог точно назвать минимальную скорость с выпущенными закрылками и открытыми предкрылками. Эта механизация была своего рода революцией в авиации; пусть маленькой, но — революцией, уверял Г. И. Лысенко.

Короче говоря, надо испытать машину на срыв в штопор. Но такого задания программа не предусматривала, и тогда приняли "дипломатическое", как оценил пилот, решение. Оно формулировалось расплывчато и не очень конкретно: изыскать способы определения минимальной скорости при действующей механизации.

Георгий Иванович согласился на полет.

Машина легко оторвалась от земли и пошла вверх. Ведущий инженер и техник-методист сидели на боковых сидениях, и только пилот с бортмехаником были пристегнуты к своим креслам. Сразу же после набора высоты добавили обороты двигателя, и самолет стал круто увеличивать угол атаки. На максимальной мощности он уже висел на винте почти вертикально. Прямо перед пилотом, "на потолке", была приборная доска, и он ничего вокруг не видел. Внимание Лысенко обострилось до предела — он старался уловить малейшую тенденцию к сваливанию и не пропустить опасный момент. Но хотя скорость уже была меньше посадочной, самолет продолжал висеть.

Внезапно он все-таки "клюнул" носом вниз и свалился на крыло. Этот срыв был довольно резким — ведущий инженер и механик-методист упали со своих мест, загрохотали в фюзеляже балласт и аккумулятор для самописцев. А скорость очень быстро нарастала, и возникло опасение, что от перегрузок могли оторваться закрылки, а убирать их уже не оставалось времени. Чтобы исправить положение, Лысенко установил рули на вывод, вращение прекратилось и самолет перешел в крутое пикирование. Затем убрал закрылки и перевел машину в горизонтальный полет. По словам Лысенко, все с облегчением вздохнули на полную грудь, а сам он так был поглощен полетом, что о парашютах вспомнил уже после посадки.

Тут техник-методист, потирая ушибленные места и глядя себе под ноги, тихим и неуверенным голосом произнес: "Я, кажется, забыл

включить самописцы". Что ему сказали коллеги по полету, Г. И. Лысенко в записях подробно не воспроизвел, однако отметил: "Пережив такое, все мы были готовы разорвать его на куски".

При обсуждении полета мнения разделились. Одни увидели в нем настоящий срыв в штопор. Другие это отрицали. Были утверждения, что летчик субъективен и разобраться в ситуации не мог. (Кстати сказать, в авиации, да и вообще в технике нередко непонятные вещи "списывают" на человека.) Короче говоря, нужны объективные данные аппаратуры. Не оставалось ничего другого, как "дважды повторить этот дикий полет", запишет потом Г. И. Лысенко. Но он уже шел по "проторенной дорожке" и был значительно легче первого полета.

В тот раз приборы работали, и после расшифровки их записей оказалось, что самолет действительно срывается в штопор. Но происходит это в таком невероятном положении, в которое (опять сошлюсь на записи пилота) "никто и никогда не может попасть в самой широкой и разнообразной практике применения этого самолета. В обычных же производственных полетах, в самом широком диапазоне применения, самолет не боится потери скорости и не срывается в штопор".

Такую поистине удивительную способность назвали управляемым парашютированием. В этом с Ан-2 могли бы сравниться только вертолеты, однако они появились позже. А летчику и другим участникам испытаний было ясно, сколь важна она, скажем, при посадке вне аэродрома, при неожиданно возникшем при подходе к земле препятствии и во многих иных случаях, какие способна преподнести массовая эксплуатация машины.

Чем больше самолет раскрывал свои качества, тем чаще Георгий Иванович сожалел, что его не было во время войны. Ему не раз приходилось долгими зимними ночами на По-2 летать за линию фронта к партизанам, но на старой машине удавалось преодолеть всего лишь 100—120 километров. А какие чудеса удалось бы совершать на Ан-2! И с каждым новым полетом становилось очевидным, что такого самолета авиация еще не знала, и ему предсказывали блестящее будущее.

Замечательная машина привлекала внимание авиаторов, и сторонников у нее становилось больше. Однажды заместитель начальника НИИ ГВФ по летным испытаниям, известный полярный летчик, генерал-майор авиации, Герой Советского Союза Илья Павлович Мазурук говорит Лысенко: "Полетим на Ан-2 во Внуково и покажем самолет там".

Внуково в то время было центральным аэропортом столицы с весьма интенсивным воздушным движением и очень жесткими

правилами полетов. Машины там работали со специальных взлетно-посадочных полос, но решительный и авторитетный И. П. Мазурук задумал приземляться прямо на перрон.

Воспроизведем эту картину. На небольшую площадку перед зданием аэропорта вдруг заходит на посадку неизвестный самолет. На такое вопиющее нарушение Лысенко сам бы никогда не отважился и от волнения, признавал позже, "ерзал на своем сидении". Тут же на летчика по радио обрушились грозные предупреждения и запреты диспетчеров. Тогда И. П. Мазурук снял с него наушники и невозмутимо сказал: "Они тебе мешают, садись спокойно".

Конечно, это еще были отголоски романтических времен в авиации, но и люди в ней оставались недюжинные.

Самолет замер, и все были поражены маленьким пробегом. Руководители аэропорта сменили гнев на милость и вышли встречать гостей. Но все-таки покидать кабину летчик с бортмехаником не решались. Тогда первым вышел генерал И. П. Мазурук, а уже за ним — экипаж. Вместо разноса они принимали поздравления и, запомнил Георгий Иванович, были пожаты и их руки.

Эту посадку видел заместитель начальника Главного управления ГВФ генерал-лейтенант авиации Шалва Лаврентьевич Чанкотадзе. Бывший истребитель, очень смелый человек, на своих раненых ногах он шагами промерил посадочный пробег и сказал: "Это же чудо!"

Тем не менее, судьба Ан-2 по-прежнему складывалась непросто. Г. И. Лысенко вспоминал, что сельхозоборудование для нового самолета копировали со старого, установленного на По-2, элементарным увеличением размеров. И хотя у Ан-2 скорость была вдвое больше, "наука", вспоминал летчик, не хотела создавать ничего принципиально нового. С этим он согласиться не мог.

Возникали проблемы и с серийным выпуском. Крупные предприятия были загружены, да и не всем хотелось браться за самолет неизвестного КБ. Проще машину закрыть, и никто ни за что не будет отвечать. Против Ан-2 выступало, как ни странно, и родное Министерство авиационной промышленности СССР. По всей вероятности, следует вывод из рассказов знающих людей, когда А. С. Яковлев завершил свой Як-12, то у него пробудилась к Ан-2 ревность. Еще он строил двухмоторный самолет, как его называли "дугласенок", и ради этих машин Министерство противилось серийному выпуску Ан-2.

А вот руководители Гражданского воздушного флота уже оценили новый самолет, и по этому поводу в Москве даже возник конфликт. В музее КБ есть документ, объясняющий ту ситуацию, и я впервые перескажу его полностью.

Во вторник 3 июня 1948 года Ш. Л. Чанкотадзе позвонил в Политотдел Украинского управления ГВФ и передал следующее распоряжение.

По заказу ГВФ, сказал генерал, главный конструктор Олег Константинович Антонов сконструировал и построил самолет для применения в сельском хозяйстве. Самолет вот уже скоро год успешно летает и прошел государственные испытания. Он полностью отвечает необходимым требованиям. Этот самолет народному хозяйству очень нужен, но некоторые работники Министерства авиационной промышленности не хотят запускать его в серию и приказали закончить полеты, потому что, якобы, негде строить. Нам совершенно очевидно, что собака кроется в другом. Мы здесь, в Москве, все возможности исчерпали — самолет в серию не пускают. Поэтому надо пойти по партийной линии. Пойдите в ЦК КП(б) Украины и доложите Н. С. Хрущеву, что самолет, который он просил, есть, он построен и летает, и нужно, чтобы он затребовал его в Киев для осмотра. Учтите, что поскольку нам, Главному управлению ГВФ, запрещены его дальнейшие полеты, то надо, чтобы от него последовало указание — направить самолет в Киев.

(Позже я был хорошо знаком с тогдашним начальником Политотдела Украинского управления ГВФ полковником Иваном Корнеевичем Потеряйло, человеком сильным и статным, с лихими казацкими усами и с натурой принципиальной, энергичной, и я представляю, какую он мог развить деятельность ради важного и нужного стране дела.)

Н. С. Хрущев принял заместителя секретаря ЦК КП(б) Украины Г. А. Чумаченко и руководителей Украинского управления ГВФ. Он выслушал их подробный доклад о самолете СХ-А, построенном по заказу ГУ ГВФ главным конструктором О. К. Антоновым. Гости подчеркнули, что это сделано в соответствии с просьбой Н. С. Хрущева, высказанной 30 марта 1944 года на приеме у него по вопросу восстановления гражданской авиации на Украине.

Н. С. Хрущев попросил передать в Москву его просьбу направить самолет в Киев для осмотра и испытания.

Именно он сыграл первостепенную роль в судьбе Ан-2, и О. К. считал Н. С. Хрущева своего рода крестным отцом машины и КБ. А сам Никита Сергеевич, есть свидетельства, любил конструктора и даже пригласил его на свадьбу своего сына в Москве.

При желании и необходимости тогда все умели делать быстро, и уже через неделю Ан-2 прибыл в Киев. Как вспоминал Г. И. Лысенко, приземлились в Жулянах и еще не успели на стоянке выключить двигатель, как увидели, что машину окружила тесная толпа местных

авиаторов. Посыпались бесконечные вопросы, машина всем нравилась и настроение у прилетевших из Москвы было приподнятым.

А 10 июня первый секретарь ЦК КП(б) Украины Н. С. Хрущев принял представителя ГУ ГВФ В. В. Стальненко и руководителей Украинского управления ГВФ, которые доложили ему о прибытии в Киев самолета и комиссии. А еще В. В. Стальненко вручил Н. С. Хрущеву следующее письмо начальника Главного управления ГВФ генерал-лейтенанта авиации Георгия Филипповича Байдукова:

"Никита Сергеевич!

Министерством авиационной промышленности выпущен опытный самолет "СХ-А" конструкции тов. Антонова О. К. для применения в сельском хозяйстве. Этот самолет прошел государственные испытания и получил хорошую оценку. Придавая большое значение дальнейшему увеличению применения авиации в сельском хозяйстве, направляю этот самолет в Киев в сопровождении заместителя начальника НИИ ГВФ тов. Стальненко, которому поручено ознакомить с этим самолетом Вас и руководящих работников ЦК КП(б)У и Совета Министров Украины.

9 июня 1948 г.
Г. Байдуков".

Н. С. Хрущев распорядился с письмом ознакомить членов Политбюро ЦК КП(б) Украины. Прежде чем лично осмотреть самолет, он поручил произвести его испытания, для чего создать комиссию под председательством министра сельского хозяйства Украины Г. П. Бутенко.

Надо признать, что руководители ГВФ выбрали безукоризненно точную стратегию продвижения машины. Видимо, они пересмотрели былое заключение своего НИИ, поняли перспективность самолета и нашли именно того человека, который мог бы их поддержать. Во-первых, Н. С. Хрущев был известен своим пристрастием к сельскому хозяйству. Во-вторых, все знали его энергию и способность увлекаться новым. А, в-третьих, оказывается, он еще в 1944 году говорил о подобном самолете, и гэвээфовцы об этом умело напомнили.

Итак, цель была достигнута, и Ан-2 улетел на колхозные поля Киевской области.

Приземлились на площадке возле Кагарлыка, а их встречает целая депутация. Один выходит из машины, второй, третий, четвертый, и хозяева начинают удивляться: сколько же всего поместилось в этом самолете!

— А кто из вас летчик? — спросил председатель местного колхоза.

— Угадай, — сразу по-свойски отвечает самый высокий и заметный из экипажа Эскин.

Председатель окинул всех взглядом и указал в его сторону.

Гости рассмеялись и выдвинули вперед невысокого, худощавого, отнюдь не командирского вида Лысенко.

Экипажу на своем самолете предстояло обработать химикатами плантации сахарной свеклы и защитить их тем самым от долгоносика. Этот вредитель в короткое время просто уничтожал посевы, а быстро и в срок опылить их можно было лишь с воздуха.

К работе приступили на рассвете следующего же дня. Облетали участок, изучили подходы, убедились в отсутствии препятствий, затем заполнили бак химикатами и как только взошло солнце, машина взмыла в воздух. Затем развернулась и пошла на бреющем полете над самой землей, оставляя за собой широкую полосу обработанных плантаций. А высокая комиссия, руководители и специалисты близлежащих колхозов с восхищением, как вспоминал Г. И. Лысенко, наблюдали за полетами.

Одновременно определяли производительность самолета. Она оказалась довольно высокой: за три дня выполнили месячный план целого подразделения авиации специального применения ГВФ. Так на колхозных полях Украины полностью, быстро и без единого летного происшествия, завершилась программа государственных испытаний Ан-2. Оставалось только проверить, сколько он сможет взять на борт груза. Отправляясь в Киев, забрали всех 18 членов комиссии, оборудование, успешно взлетели и сели в Жулянах.

Тогда же экипажу сообщили о желании Н. С. Хрущева посмотреть самолет.

В своих записках Г. И. Лысенко пишет об одном Н. С. Хрущеве, а в документах музея есть фамилии и других важных визитеров. Не думаю, чтобы внимательный и точный летчик-испытатель не заметил их или забыл подробности того дня. Видимо, было два осмотра машины; есть расхождения и в датах. Участников тех событий уже, увы, нет, и я, не сталкивая два документа, выстрою не противоречивую, на мой, по крайней мере, взгляд, хронику поистине судьбоносного осмотра Ан-2.

В Жулянах еще оставались следы войны и для взлета выбрали небольшой и чистый от зарослей бурьяна пятачок земли в тупике рулежной дорожки, неподалеку от стоянки правительственных самолетов. Туда и прикатили машину. Подготовили сводки о ее летных характеристиках и испытаниях. Но летчику, ведущему инженеру и представителю КБ этого казалось мало, и они настаивали на показе машины в полете.

Утром опробовали двигатель и установили машину в точке предполагаемого старта. Через некоторое время подъехал Н. С. Хрущев. Он приветливо со всеми поздоровался и стал знакомиться. Первым представился В. В. Стальненко, затем — Г. И. Лысенко, инженер Н. М. Зазимко. На что высокий гость пошутил: "Я вижу, у вас собрались все украинские москвичи". Затем обошел самолет и, задавая вопросы, внимательно все изучил и даже забрался в кабину летчиков.

— Ну что же, — произнес потом, — посмотрим, подумаем, поговорим, — и собрался уходить.

Все молчали и наступила заминка. Тогда Лысенко решился и предложил показать самолет в воздухе. Но для этого, возразил Н. С. Хрущев, вам надо рулить, на это уйдет время, а мне пора улетать. Но летчик сказал, что ему времени потребуется мало и взлетать самолет будет с этого же места, где стоит. И сюда же сядет.

Н. С. Хрущев согласился.

Летчик и бортмеханик бросились к машине и быстро запустили двигатель. Лысенко, держа машину на тормозах, довел мощность до взлетной и затем тормоза отпустил. Самолет рванул с места и, пробежав метров 30, был уже в воздухе.

Приземлились минут через 15 и увидели, что полет произвел на гостя приятное впечатление. "Это совсем другое дело, — запомнил Георгий Иванович обращенные к ним слова, — нам такой самолет нужен. Конечно, многое зависит от летчика". На это Лысенко вежливо заметил, что если самолет обладает хорошими данными, то любому летчику не трудно его освоить.

— Когда вернусь в Киев, приходите ко мне, и мы решим, что делать дальше с этим самолетом, — сказал Н. С. Хрущев, прощаясь.

А дальше было так.

20 июня около 13 часов Н. С. Хрущев, Л. Р. Корниец, Д. С. Коротченко, Д. З. Мануильский, М. С. Гречуха, А. И. Кириченко, ответственные сотрудники аппарата ЦК КП(б) Украины Г. А. Чумаченко, А. С. Шевченко и Н. В. Карелин прибыли в Жуляны для осмотра самолета. Там же были министр сельского хозяйства УССР Г. П. Бутенко со своей комиссией, руководители, летно-подъемный состав и инженерно-технические работники ГВФ, всего собралось 65—70 человек.

По существу, это было выездное заседание Политбюро ЦК КП(б) Украины.

В. В. Стальненко и Г. П. Бутенко доложили о результатах испытаний на Киевском аэродроме и в колхозе имени Первого мая Кагарлыкского района Киевской области.

Н. С. Хрущев и его спутники зашли в кабину самолета, подробно интересовались конструкцией, приборами и материалами, из которых создан самолет. После этого Лысенко произвел три полета по кругу и распылил химикаты. Н. С. Хрущев захотел полететь на машине, но ему напомнили, что для членов Политбюро ЦК КП(б) Украины это может быть разрешено только Москвой. Н. С. Хрущев с улыбкой сказал: "Быть по-вашему".

Беседа продолжалась более часа и все с восхищением говорили о самолете.

А потом Н. С. Хрущев спросил: почему же его не запускают в серию?

В. В. Стальненко в осторожной форме доложил, что руководство Министерства авиапромышленности противится этому, особенно заместитель министра Яковлев. И хотя формально отказывают в запуске в серию якобы из-за отсутствия производственной базы, нам кажется, что причина, конечно, другая. Говорят, что такой самолет в период эры реактивной техники не нужен.

Н. С. Хрущев знал порядки в стране, и спросил: "А докладывали ли об этом товарищу Сталину?" Докладывали, ответил В. В. Стальненко, правительству и Сталину, но он также согласился с Яковлевым. Тогда Н. С. Хрущев обратился к своим спутникам: "Я думаю, товарищи, что это и есть тот самолет, который нам очень нужен, и мы его будем строить. И будем строить в Киеве. Как вы, товарищи, согласны?" Все единодушно его поддержали.

Тут же Н. С. Хрущев предложил строить самолет на заводе 43 (позже 473). С этим тоже согласились. Далее он выразил пожелание и главного конструктора О. К. Антонова и его бюро перебазировать в Киев из Новосибирска. И против этого никто не возражал.

— Вот так, товарищи, и порешим. Думаю, что И. В. Сталин и ГКО (Государственный комитет обороны. — В. М.) с нами согласятся, — заключил Н. С. Хрущев и поручил подготовить два письма в ГКО: первое о запуске самолета в серию и второе о переводе ОКБ Антонова в Киев.

Тепло попрощавшись с присутствующими, Н. С. Хрущев и его спутники уехали.

И хотя на аэродроме царило радостное настроение, В. В. Стальненко объявил, что завтра, в субботу 21 июня, вылетают в Москву. Там экипаж принялся писать отчет о государственных испытаниях машины. Их результаты были хорошими, и будущее самолета представлялось многообещающим. Н. М. Зазимко рассказывал:

— Раньше мне попадались неудачные машины, в основном яковлевские, и у меня сложилась "плохая репутация". Когда же я получил Ан-2, то оказалось, что дело-то не во мне. Ни одной машины мы не исследовали с таким удовольствием и так успешно, как "Аннушку". Докладывая об испытаниях на ученом совете Института, я высказал предположение, что машина проработает лет пятнадцать. И ошибся. Это я признаю с радостью.

Тем временем приближался традиционный воздушный парад в честь Дня Воздушного флота СССР над Тушинским аэродромом, и было предложено показать там и Ан-2. Правда, Г. И. Лысенко опасался, что его самолет на фоне новейшей реактивной техники и головокружительного пилотажа будет выглядеть скромно. Но А. П. Эскин, напротив, стремился показать машину, и летчик с ним согласился: для молодого КБ демонстрация первенца могла иметь важное значение.

Ан-2 перебазировался в Теплый Стан и вошел в группу новых самолетов вспомогательной авиации. В ней были проходившие заводские испытания четыре Як-12 А. С. Яковлева и двухмоторный разведчик-корректировщик П. О. Сухого. Ведущим в строю "ромб" назначили Г. И. Лысенко. Слетаться машинам разных классов и скоростей было очень трудно и все-таки на самом параде, в конце его первой части, Ан-2 лидировал уверенно и произвел хорошее впечатление.

После парада и непродолжительного отдыха экипаж отправился в расположенную в центре Кавказского хребта Сванетию. Этот район почти круглый год был отрезан от Грузии, и попасть туда можно было лишь по тропе вдоль крутых берегов реки Ингури. Да и то летом, поскольку зимой тропу заносило снегом и доставлять сванам продовольствие и другие важные грузы было очень трудно. Первым еще в тридцатые годы на По-2 в Сванетию добрался молодой летчик Чанкотадзе, и его там удостоили высших почестей по народным обычаям. И вот сейчас, перед вылетом Ан-2, много сделавший для продвижения самолета, генерал принял экипаж и пожелал успехов.

Завершив в течение двух дней всю подготовку, на рассвете в середине августа с небольшим грузом для сванов стартовали в дальний полет. Лысенко до войны переходил Кавказский хребет, по Ингурской тропе спускался к Черному морю и немного знал маршрут. Но это по земле, а тут ему предстояло преодолеть его по воздуху.

В Кутаиси прибыли благополучно и затем отправились на самый сложный участок пути через Лайпарский перевал. Шли с постоянным

набором высоты, и прямо по курсу ориентиром служил белоголовый пик Шота Руставели. Набрав 4800 метров, подошли к седловине перевала — она была ниже метров на 600. А впереди перпендикулярно курсу темнело ущелье реки Ингури. Преодолев перевал, развернулись влево и ринулись в это ущелье.

По мере снижения ущелье сужалось, его отвесные стены приближались к самолету, и, казалось, крылья вот-вот коснутся скал. Зазимко и Эскин в тревоге бросались от одного борта к другому. Под самолетом бурлила река и для виража или даже разворота места не было. Оставалось лететь, следуя за конфигурацией ущелья.

Когда появилось селение Местия, высота была большая, и пришлось идти дальше, до устья Ингури, где можно было развернуться. Для посадки выбрали на высоте 1200 метров небольшое, длиной метров 200 и шириной около 50, плато из нанесенных рекой пород и окруженное со всех сторон горами. Дальше к нему подступал небольшой хребет метров на 800, а с противоположной стороны плато упиралось в отвесную стену вершины Шхельда высотой около 5 тысяч метров. Таким образом, садиться предстояло с девятисот метров по прямой со снижением вдоль крутого склона, буквально впритирку к нему. "Промазать" или уйти в случае надобности на второй круг было абсолютно невозможно.

"Хотя на посадку я заходил с полной уверенностью, — признавал Георгий Иванович, — но, как говорят, не без дрожи в коленках. Об остальных членах экипажа, которые наблюдали посадку с замиранием сердца, я уже не говорю".

Приземлились ближе к центру площадки, и вполне хватило места для пробега.

Не успели летчики опомниться, как увидели, что к ним отовсюду бегут люди и у самолета возник стихийный митинг. Затем все взялись за руки и вокруг Ан-2 начались танцы и песни.

На следующий день собрались в обратный путь. После разбега самолет быстро оторвался от земли и сразу перешел в набор высоты. Дальше летел с работающим на большой мощности мотором и на высоте 4 тысячи метров перегрелся, поскольку на опытном самолете капот и система охлаждения масляного радиатора были с недостатками. Это почти не замечалось на равнинной местности, а вот в горах температура достигала предельных значений. А перевал был впереди, и остановка мотора ничего хорошего не обещала. Наступили критические минуты, когда отказ двигателя "висел буквально на волоске" (напишет Г. И. Лысенко).

Бортмеханик напряженно вглядывался в стрелки термометров, стараясь уловить малейшую тенденцию их движения. Летчик втайне надеялся, что когда-то конструкторы на всякий чрезвычайный случай, вопреки нормам, оставили в двигателе самый мизерный запас прочности. И мотор выдержал! Позже охлаждение доработали, и экипаж еще несколько раз летал в Сванетию.

Большего объема испытаний уже, казалось, невозможно и придумать.

Ан-2 продолжал преодолевать всевозможные препятствия на своем пути в небо, и деятельная натура главного конструктора должна была проявиться в новых делах. Еще в планеризме О. К. стремился шире применять свои конструкции. Понятно, что и для самолета он искал такие возможности. Так в 1948 году был создан высотный зондировщик атмосферы Ан-6ТК с установленным на моторе турбокомпрессором, и в обиходе его называли "Катя". 21 марта 1948 года машину испытал Василий Акимович Диденко. Машину выпустили небольшой серией и кроме выполнения прямых задач, они (с небольшим изменением) еще летали на высокогорной трассе Душанбе—Хорог.

Кончалась осень 1948 года, и предстоял перелет в Новосибирск. Перед дорогой, как на счастье, выпал первый снег, и Лысенко со своим верным бортмехаником стартовали на восток. Машину они уже знали хорошо, беречь завершавший свой ресурс двигатель не имело смысла, и решили потягаться с работавшими на этой трассе двухмоторными Ли-2. Так Ан-2 и шел почти по расписанию рейсового самолета, вдвое превышающего его по мощности двигателей.

Зимнего короткого дня на весь полет не хватило, а на ночь их никто не выпускал, и в Новосибирск прибыли на второй день. Антонов и все работники КБ вышли на аэродром встречать машину. Для них это была большая радость. Отсюда весной она вылетала скромной и никому не известной, а возвращалась с одержанной в тяжелых испытаниях победой.

На базе Ан-2 был спроектирован и корректировщик артиллерийского огня. Эта модификация с остекленной серединой фюзеляжа, двумя килями, турельной установкой с пушкой и держателями для бомб имела индекс "Ф" и ее величали "Федей". В апреле 1949 года летчик-испытатель Аркадий Евстафьевич Пашкевич поднял в воздух и "Федю". Но дальше машина не пошла и, помню, долго стояла в Киеве за заводским цехом, удивляя своим необычным видом.

Гораздо успешнее работал Ан-2 в гидроварианте. Как-то пришел к главному Н. С. Трунченков, вспоминала Е. А. Шахатуни, а тот ему

предложил поставить самолет на поплавки. Так и сделали, нашли за Новосибирском озеро, и В. А. Диденко 31 июля 1951 года поднял новую "Аннушку" в воздух, а правильность решения затем подтвердила жизнь, когда самолет стал работать на Севере.

3. Незабываемая любовь

Еще по заказу ДОСААФ занялись планерами.

Во время войны планерное хозяйство страны было разрушено и все предстояло создавать заново. Но и конструкторов в планеризме почти не осталось. Одни попали под репрессии или погибли на фронте. Другие ушли в авиацию. Третьи, как С. П. Королев, Ю. А. Победоносцев и П. В. Цыбин уже всерьез занимались ракетной техникой и им было не до планеров. Антонов не мог забыть свою первую любовь и, хотя и загруженный новым самолетом и КБ, в корреспонденции "За массовый воздушный спорт" в "Комсомольской правде" (6.10.1945) вновь затронул проблемы планеризма и предложил развивать его как основу авиационного спорта. Для этого, понятно, нужна техника, и он принялся проектировать новый планер.

Довоенное семейство антоновских парителей завершалось прекрасным планером "Рот-фронт-7", и от уже достигнутых результатов, конечно, не стоило отказываться. Поэтому новый планер чем-то напоминал "семерку". Однако же были и новшества. Крылья прежнего размаха с прямоугольным центропланом и консолями имели несколько большую площадь. Сверху на них установили дюралевые интерцепторы. Обычно эти поднимающиеся над крыльями пластинки выпускают, если нужно быстро погасить скорость. Летчик на самолете может убрать обороты двигателя и слегка "просесть" над местом посадки. Или, напротив, добавить "газу" и подтянуть и даже зайти на второй круг. А планерист этой роскоши начисто лишен. Ему рассчитывать момент приземления надо очень точно. И когда планер "проскакивает", может возникнуть опасная ситуация. Вот тут и выпускают интерцепторы.

По схеме новый планер был свободнонесущим монопланом с закрытой кабиной пилота. Нижняя часть фюзеляжа по прежней еще традиции заканчивалась лыжей. Но форму этой, казалось бы, простой детали О. К. выбрал на основании проведенных в 1945 году исследований.

Испытать новый А-9 предложили С. Н. Анохину. Планер показал хорошие летные свойства и его начали выпускать небольшими сериями.

На базе А-9 построили двухместный планер. По принятому в авиации порядку, когда одноместные машины получают нечетную нумерацию, а двухместные — четную, его назвали А-10.

Как и предыдущие планеры, А-9 и А-10 были деревянными. Их выклеивали из сосны и фанеры, для этого в цехе стояли специальные стапеля, и многое в конечном результате зависело от умения мастера разобраться в древесине, правильно замесить казеиновый клей, размочить сосну, точно выдержать размеры и кривизну форм и способности выполнить множество других операций. А уж качество окончательной отделки полностью зависело от маляров, и это было очень непростой задачей, ведь от того, как распыленная из пульверизатора краска ляжет на поверхность, в немалой степени зависело и летное качество машины. Одним словом, это были старые технологии.

На этих планерах для О. К. закончилась эпоха крыльев из дерева и полотна.

Тогда же он познакомился с Александром Юрьевичем Маноцковым.

Он был родом из Ленинграда, затем жил в Петрозаводске. А во время войны эвакуировался в Новосибирск и работал на авиазаводе. Но он хотел не только строить самолеты, но и летать, и поступил в аэроклуб.

Маноцков был человеком ищущим и, летая на планерах, задумал победить "болтанку". Сейчас она почти неведома проносящимся на огромных высотах лайнерам, а раньше эти "воздушные ямы" приносили путешественникам немалые неприятности. Но терзания воздушными потоками страшны не столько болезненными ощущениями пассажиров, сколько расшатыванием конструкции машины. Случалось, что попавшие в подобные ситуации планеры и самолеты разрушались.

Вот Маноцков и задумал так состыковать с фюзеляжем крылья, чтобы они не подвергались нагрузкам от рывков и даже использовали полученную при этом энергию. А для этого сконструировал довольно несложный механизм. В металлическом цилиндре со сжатым воздухом ходил поршень, а к нему с помощью шатунов крепились крылья. Они с фюзеляжем жестко не соединялись и держались на специальных шарнирах. Как только увеличивалось давление под крыльями, они поднимались вверх, воздух в цилиндре еще более сжимался и, как пружина, толкал поршень, а вместе с ним и крылья — обратно. Получались настоящие взмахи крыльев.

Весь этот замысел был воплощен на А-9, и оставалось его проверить в полете.

Замечательный человек, скажет позже о Маноцкове О. К., и обаятельный. Удивительно инициативный, богато одаренный, изобретательный. За что ни брался, все делал талантливо. Но он был и очень нетерпеливым и не умел, да и не хотел долго ждать и все стремился делать сразу и по возможности — собственноручно. Потому и взялся испытать планер сам.

Мне рассказывали, что он в воскресенье, когда на аэродроме было мало людей и работы, буквально за руку притащил пилота самолета и упросил его отбуксировать планер на высоту. Была зима с известно какими сибирскими морозами, и летчику наверное не хотелось тащиться на аэродром, мерзнуть в ожидании полета, потом лететь. Но отказать Маноцкову, глядя в его ясные глаза и видя открытую почти детскую улыбку, было трудно; О. К. потом даже скажет, что этого никто не мог сделать.

Самолет и планер взлетели, на заданной высоте отцепили трос, и планер ушел в свободный полет.

С земли видели, как, немного пролетев, планер взмахнул крыльями и они тотчас отвалились. А, обгоняя их, помчался вниз и фюзеляж с испытателем в кабине. "Говорят, — слышал я потом от самого Маноцкова, — что в такие моменты вспоминается вся жизнь. Не знаю. Я ничего не вспоминал, а старался что-нибудь сделать". Так и не потеряв присутствия духа, Александр Юрьевич вместе с остатками своего планера соскользнул по склону набитого снегом в ту сибирскую зиму оврага.

Понятно, что после падения Маноцкову советовали отказаться от своей затеи. Но это было не в его натуре, и он не забросил идею машущего крыла.

Сконструированный же в Новосибирске А-9 в течение почти трех десятилетий был основным планером советских спортсменов. Виктор Ильченко, Вячеслав Ефименко, Александр Медников, Виктор Гончаренко, Анна Самосадова, Марина Пылаева и другие мастера установили на этих планерах более десятка рекордов.

Опыт планеризма пригодился и в работе над экспериментальными машинами. Одной из них был истребитель типа "летающее крыло". В 1947—1948 годах даже сделали его макет для испытаний на буксире и в свободном планировании. И хотя Министерство работу прекратило, этот опыт был востребован в будущем.

Затем по решению правительства в 1950 году начали проектировать авиаприцеп к Ил-12 или Ту-2 для переброски техники Воздушно-десантных войск. Собственно, это был вариант десантного планера, только беспилотный. Для испытаний построили модель в одну треть натуральной величины. Жестко укрепленный за Ан-2, этот аппарат, сразу же окрещенный "Бобиком", вертелся и не хотел летать.

Но ведущий инженер А. Ю. Маноцков установил на нем дополнительные аэродинамические поверхности, и "Бобик" прекратил свои чудачества. Но и эту работу закрыли.

4. Непростая судьба

Серийный выпуск нового Ан-2 поручили Киевскому авиационному заводу.

Это предприятие было создано в 1920 году как завод "Ремвоздух-6" на остатках дореволюционных авиаремонтных мастерских благодаря настойчивости и энтузиазму группы авиаторов во главе с первым "красным" ректором Киевского политехнического института Викторином Флавиановичем Бобровым. В 1925 году там был построен один из первых в советской гражданской авиации самолет Константина Алексеевича Калинина К-1. Затем выпускали не проявившие себя автожиры ЦАГИ-4ЭА и несколько экземпляров скоростного пассажирского самолета ХАИ-1. Но по разным причинам, включая аресты, вплоть до самой войны завод так и не сформировался, а попавшие на его корпуса в первые же дни войны бомбы, эвакуация и оккупация немцами Киева привели к полному развалу завода.

После освобождения города его даже не стали восстанавливать, а перевели на новое место в Святошино. В ту пору это была окраина, даже пригородная дачная местность, добираться до завода было очень сложно, и он возрождался с неимоверными трудностями. И все же в 1945 году предприятию поручили первые советские вертолеты Ивана Павловича Братухина. Но и их производство было прекращено, и пришел приказ взяться за вертолеты Михаила Леонтьевича Миля Ми-1.

Успели изготовить всего пять машин, как задание отменили. А киевляне продолжили ремонт самолетов и трамвайных вагонов, делали запчасти к тракторам, формы для сухой штукатурки, алюминиевую посуду и аппаратуру для газопроводов. Как вспоминала Е. А. Шахатуни, это был не завод, а шарашкина контора. Кровати стояли в цехах и люди там спали. Творилось что-то ужасное. И вот этому заводу дали новый самолет.

Но и там сразу же возникли проблемы, и не по одним причинам заводского несовершенства. Поэтому 4 августа 1948 года О. К. обращается к Н. С. Хрущеву с таким письмом:

"Уважаемый Никита Сергеевич!

Наш коллектив, создавший сельскохозяйственный самолет "СХ-А", с удовлетворением узнал, что самолет предполагается строить серийно в столице Украинской ССР — в г. Киеве.

Однако, наше Министерство планирует на 1949 год выпуск всего 50 самолетов, в том числе 2 (двух!) — на первый квартал 1949 г. Это означает, что в борьбе за урожай 1949 г. самолет "СХ-А" участвовать не будет и применение его на наших колхозных полях и садах откладывается на 2—3 года.

Я считаю, что вопрос повышения урожайности настолько важен, а применение мощного самолета, способного обрабатывать 7—8 га в минуту, настолько рентабельно и так быстро окупает все затраты (в один сезон), что не может быть, чтобы наша страна не нашла нужных ресурсов для выпуска самолета в необходимых количествах, тем более, что и во время войны самолет "СХ-А" может оказать ценнейшие услуги, как транспортный и санитарный самолет.

Я обращаюсь к Вам, Никита Сергеевич, с просьбой сказать ваше веское слово против крохоборчества, в пользу большевистски смелого широкого применения нового мощного самолета в борьбе за дополнительные миллионы тонн зерна уже в 1949 году".

Наверное, Министерство лучше знало ресурсы своих предприятий. Но О. К. не боялся с ним воевать, к тому же приведенные в письме аргументы не могли не убедить Н. С. Хрущева, ведь речь шла о прибавке урожая. А год был, обратим еще раз внимание, 1948, тяжелый.

Предложение главного конструктора поддержали и 23 августа 1948 года было принято решение о запуске машины в серию. Но оставались другие проблемы. КБ на заводе представлял Евгений Кузьмич Сенчук, и ему приходилось нелегко. Одно из его писем к О. К. (6.05.1949) начиналось такими словами:

"Очень печально и тяжело мне писать Вам такую информацию, но положение дел такое, что другого нечего писать".

Каково было О. К., за тысячи километров от завода, читать такие сообщения о судьбе своего первого самолета? И не имея возможности ничем практически помочь. А еще ведь и позвонить-то толком нельзя было и доводилось информировать друг друга письмами. Написал — отправил, и жди ответа из Сибири в Киеве и из Киева — в Сибирь. А всякая затяжка и неурядицы могли ведь привести к закрытию не только серийного выпуска, но и самолета, что и происходило потом.

Много позже, при награждении Киевского авиазавода орденом в честь его 50-летия, О. К. говорил, что когда начинали делать Ан-2, вокруг завода не было даже забора. Между тем в короткие сроки предстояло создавать новые цеха и службы, расширять и реконструировать старые, разрабатывать сотни приспособлений, штампов, вводить станки и поточные линии. Всего при освоении Ан-2 изготовили и

внедрили в технологический процесс более одиннадцати тысяч единиц специальной оснастки. И зачастую впервые. Еще требовались квалифицированные рабочие, ведь на авиазаводе уровень мастерства традиционно был высоким, а тогда приходили молодые и неопытные выпускники фабрично-заводских училищ, а то и вовсе люди без подготовки.

В таких условиях первую серийную машину собрали лишь в конце лета. Будущее самолета во многом зависит от качества испытаний, и по настоянию главного конструктора на завод направили Г. И. Лысенко.

В Киеве летчика его коллеги встретили не очень дружелюбно. Это огорчало. Но были и посложней проблемы, ведь первый самолет, вспоминал Лысенко, как и первый блин, вышел комом. Некоторые его данные не соответствовали техническим условиям. Например, центр тяжести пустого самолета располагался далеко впереди положенного ему места. Не соблюдены были установочные углы и регулировочные данные плоскостей. А ведь это все очень важные вещи, от них зависит поведение самолета в воздухе и его, не исключено, судьба; как и жизнь испытателя. Поэтому военная приемка, которая на авиационных и других оборонных заводах была вторым, по сути не зависящим от предприятия, контролем качества, возражала против полета.

Завод между тем был в долгах, состоящий наполовину из ремесленников рабочий люд некоторое время не получал зарплату, и возник спор между дирекцией и военными. Летчик сперва не вмешивался, но и его втянули в конфликт. Тогда директор завода М. Г. Миронов и главный инженер Я. К. Руденко предложили испытывать не принятый военными самолет. Не говоря уже о самом худшем из возможных вариантов, это означало, что летчик должен брать на себя ответственность за недоработки и вообще за результаты полета.

На такое нарушение всех канонов летной практики Г. И. Лысенко категорически не соглашался. И в то же время его брали сомнения. Представьте: завод не получает зарплаты, в цехах работают голодные пацаны, самолет с трудом собрали в почти кустарных мастерских, а приехавший из столицы благополучный испытатель не хочет войти в положение и цепляется вместе с военной приемкой за какие-то недостатки. Так Георгий Иванович был поставлен в трудное положение и даже намеревался возвратиться в Москву с докладом о ситуации.

Однако же, признавал летчик, ему хотелось оправдать доверие О. К. Антонова.

После долгих раздумий он все же принялся изучать длинный перечень обнаруженных военными дефектов. Мелкие неполадки сразу отбросил и стал прикидывать, как быть с более крупными, способными повлиять на полет. Переднюю центровку Г. И. Лысенко собирался сбалансировать грузом в хвосте. Отклонения от регулировочных данных ему теперь показались незначительными, и он их рассчитывал перекрыть рулями. Пройдясь так по всем пунктам и все взвесив, решил все-таки лететь.

Оставалось выяснить отношение к его мнению военных. В конце концов, они могли написать на него жалобу и это ничего хорошего не сулило. Дисциплинированный и обязательный Лысенко пошел на откровенную беседу с руководителем приемки. Кончился же их мужской разговор, вспоминал летчик, такими словами второй стороны: "Летайте, как хотите. Мы самолет не принимаем и ничего об этом не знаем".

Тогда Лысенко окончательно и согласился на полеты. Бортмехаником к нему назначили Н. И. Бакуменко, а ведущим инженером А. Л. Свидовского. Для них это были первые испытания самолета вообще.

Во время пробежек и подлетов экипаж убедился в исправности двигателя, проверил действие рулей, надежность тормозов, и можно было назначать вылет.

Это было воскресенье 6 сентября 1949 года. Раньше первый полет не очень афишировали, но все всегда все знают, и с самого утра на аэродроме собрались не только, как положено, руководители завода и представители различных организаций, но и почти все рабочие, ведь это был их первый послевоенный самолет.

После привычного предполетного осмотра и небольших приготовлений запустили двигатель и вырулили на грунтовую взлетно-посадочную полосу. Разбег произвели нормально, и самолет оторвался от земли.

Но тут же возникли продольные толчки. Понятно, что это летчика сильно обеспокоило, однако продолжали набирать высоту, и когда она уже была безопасной, осмотрели хвостовое оперение: не в нем ли дело? Нет, но после изменения оборотов двигателя, толчки повторились. Ситуация эта в воздухе, конечно, очень неприятна, и немало напряженных минут ушло на выяснение причин толчков и оказалось, что они связаны с механизмом регулятора оборотов. А поскольку на постоянном режиме мотор работал устойчиво, решили испытания продолжать.

При выходе на горизонтальный полет машина начала крениться и разворачиваться; видимо, сказывались не исправленные дефекты

регулировки. Сразу же летчик триммерами парировал эту тенденцию, и полет выровнялся. Проверив устойчивость и управляемость, Георгий Иванович решил этим ограничиться, и стал снижаться. Но тут механик доложил о пожаре. Хотя явных признаков загорания не было, срочно принялись изучать положение. Обнаружили, что еще со взлета была открыта заслонка отопления кабины выхлопными газами и правая сторона пола перегрелась. Заслонку закрыли и тревога несколько улеглась.

Лысенко уже окончательно успокоился и для следивших за ним сотен глаз прошел бреющим полетом над самыми крышами цехов и затем горкой с разворотом взмыл вверх. И все на земле видели, что собранная ими с таким трудом машина летает. Этот первый полет был для завода настоящим праздником. После приземления вокруг Ан-2 состоялся митинг, а от смущенного летчика потребовали речи. О чем он тогда говорил, Георгий Иванович в своих записках не воспроизвел, но его и остальных участников торжества чувства вполне понятны.

Все испытания завершили к концу сентября, а уже второй самолет собрали лучше.

Человек ответственный, Георгий Иванович счел себя обязанным помочь в организации летно-испытательной службы завода и выпустил на новом самолете летчика военной приемки (значит, согласились с результатами испытаний) и заводского летчика-испытателя Виталия Григорьевича Мареева.

На Киевский завод Мареев пришел в 1936 году уже опытным, с девятилетним стажем, военным летчиком. По его летной книжке можно составить историю этого предприятия. Сперва киевляне ремонтировали различные самолеты, и Мареев поднимал их в воздух. Затем и опытные экземпляры ХАИ-1 и ОКО-1 прошли через его руки. В войну Виталий Григорьевич облетывал огромное количество собранных самолетов, а когда Киев освободили, вернулся домой и освоил Ан-2.

Несмотря на первый успех, серийное производство самолета налаживалось с большим трудом. Е. К. Сенчук постоянно докладывал главному о состоянии дел, О. К. Антонов и сам приезжал в Киев и в письме министру сообщал:

"Основной причиной невыполнения плана заводом является крайне низкий уровень организации производства. Участвуя в работе завода, я длительное время наблюдал деятельность директора завода М. Г. Миронова и по-прежнему настаиваю на его замене".

Так при всей своей интеллигентности О. К. бывал и жестким.

И все-таки для О. К. создание своего самолета было большим достижением. Обладая от природы немалым талантом и другими качествами, свойственными, напишет он в том 1949 году сестре Ирине, "нашей Антоновской натуре, жизнелюбивой, жизнестойкой, чрезвычайно живучей", он уже немало испытал, в том числе и по причине дворянского происхождения; это заставляло его задумываться над своей жизнью и всем, что окружало.

А дальше он продолжает:

"Нет сомнения, революция пришпорила эти наши качества. В начале, когда мы не чувствовали себя полноценными людьми, мы изо всех сил пробивались на верх — не мытьем, так катаньем. Сейчас, когда можно <...> заново оценить ценности, я смело оглядываюсь на прожитые 30 лет сознательной жизни и чувствую, что мне нечего краснеть за себя ни с точки зрения прежней интеллигентской (Чеховской) морали, ни с современной, даже узкопартийной, точки зрения. Когда я оглядываюсь на свою жизнь, которая состояла только из одного упорного труда, я начинаю понимать, что одолел гектакомбы труда, которых хватило бы на 5 человеческих жизней. Если, дай бог, не загнусь, то теперь, когда я дорогой ценой отвоевал себе право на творчество, надеюсь сделать еще больше.

Только сейчас я начинаю работать..."

Вероятно, от таких вот размышлений и переживаний и проистекали его целеустремленность, выдержка и другие черты поведения, о чем я еще расскажу. А эти прочтенные совсем недавно слова, признаюсь, для меня стали своего рода ключом к пониманию сути его натуры.

В 1950 году директором завода назначили Петра Ефимовича Шелеста. Человек волевой и решительный, он не терпел вмешательства, и представитель КБ на заводе Е. К. Сенчук оказался в очень сложной обстановке. Он видел неполадки в работе и приходил со своими соображениями к директору. А тот не всегда соглашался и, случалось, требовал от новосибирца положить на стол пропуск, а, попросту говоря, выгонял с завода.

Все это, понятно, огорчало О. К. Но надо было думать и о будущем и он в 1950 году начал проектировать небольшой четырехместный самолет с двумя моторами А. Г. Ивченко АИ-14ИР. Он должен был приближаться по своим качествам к вертолету. О. К. настойчиво продвигал эту машину, однако Министерство ее не поддержало. Но в природе, как известно, ничего не пропадает бесследно и через несколько лет те прогрессивные разработки обрели новую жизнь.

Еще О. К. в то же время познакомился с комплексом требований к новому двухмоторному транспортному самолету и предложил поручить делать эту машину его ОКБ.

Пока же спокойной работы опять не получалось, Киевский завод явно не справлялся с новой техникой, и О. К. Антонов летом 1950 года приехал в Киев с группой из пяти человек. Один из них, В. Г. Анисенко, говорил мне, что когда главный представлял своих специалистов П. Е. Шелесту, тот удивился:

— Эти мальчишки — специалисты? — А потом примирительно добавил: — Ну, ладно, будем вместе двигать общее дело.

После встречи новосибирцы во главе со своим сорокачетырехлетним руководителем отправились на Владимирскую горку и сфотографировались на память. Они прожили в Киеве около восьми месяцев и приезд их стал полезным. Было решено построить эталон серийного самолета с устранением всех замечаний.

Дела на предприятии шли лучше, производство выравнивалось, а сам О. К. еще занимался новым самолетом, и ему приносили из библиотеки нужные книги.

— Но настоящее боевое крещение, — говорил О. К., — Ан-2 получил не в степях Украины. Путевку в жизнь самолет получил на Севере.

Выдающуюся роль в этом сыграл замечательный полярный летчик Михаил Николаевич Каминский. Когда нам было очень трудно, вспоминала Е. А. Шахатуни, Каминский приезжал на завод и буквально "выдергивал" себе самолет. Он уцепился за нашу машину и ее продвигал. Он вечно воевал. Я его очень любила.

Опять такая же оценка человека Е. А. Все, кого она любила и ценила, отличались способностями, настойчивостью и преданностью делу; это, значит, для нее было самым главным в человеке, основным критерием своего к нему отношения. Прямо как в Библии: по делам его узнаете.

Каминский был самой историей Полярной авиации, а начиналась она после легендарных полетов в 1934 году в ледовый лагерь экипажа затонувшего "Челюскина". Тогда же было учреждено звание Героя Советского Союза, и первыми его получили семеро спасавших челюскинцев летчиков. По словам Михаила Николаевича, та эпопея как "молния в ночи" осветила лицо Чукотки и стала очевидной необходимость освоения этого далекого и непознанного огромного края. На простеньких машинах нередко с открытыми кабинами, вне всяких аэродромов, без карт и в сложнейших погодных условиях летчики открывали воздушные трассы и приносили новую жизнь местным жителям.

В числе пионеров еще в 1935 году Н. М. Каминский отправился на Чукотку и дважды зимовал там. Во время войны на тяжелом бомбардировщике летал в тыл врага и после победы опять вернулся на Север.

Михаил Николаевич в Москве жил на Суворовском бульваре в Доме полярников. На его фасаде висели мемориальные доски в честь исследователя Арктики Георгия Ушакова и капитана ледокола "Седов" Михаила Белоусова, а просторный вестибюль украшали стенды с описаниями подвигов других жильцов этого дома; они все летали или работали на Севере и вместе совершали то, что потом называли подвигами.

Не по возрасту крепкий, худощавый, со смуглым морщинистым лицом, с внимательным и доброжелательным взглядом, изредка поглаживая седой ежик, Михаил Николаевич рассказывал мне о своих полетах. В комнате у окна стоял большой письменный стол, в углу напротив за стеклом стеллажа белела модель выточенной умельцами Чукотки из моржовой кости парусной шхуны, а над телевизором, распластав крылья, зависла модель бомбардировщика.

— Для меня история "Аннушки", — говорил он, шагая по комнате, — началась еще в тридцать шестом году, когда мы летали из залива Креста на мыс Шмидта — тогда он назывался Северным.

Михаил Николаевич присаживается к столу и, открыв свою книгу "В небе Чукотки", по приведенной в ней карте показывает этот маршрут.

— В тот раз мы застряли на полярной станции. Здесь же сидели два других экипажа. Было тесно, и на ночь стол и лавки выносили на улицу. На полу расстилали оленьи шкуры, под голову укладывали малицы и в меховых брюках ложились, тесня друг друга. Место у двери, где холодно, именовалось полюсом, а у плиты — экватором. Их занимали поочередно...

В таких условиях жили первые авиаторы Чукотки. А еще вокруг станции девятые сутки бушевала пурга. Люди были издерганы, и когда уже рассказали все анекдоты и выпили спирт, начинали ссориться. Чтобы отвлечь товарищей, Каминский предложил им помечтать о самолете будущего.

На оказавшемся под рукой бланке радиограммы он тогда записал пять особенностей самолета для Полярной авиации: 1) мотор воздушного охлаждения с механическим автономным запуском; 2) закрытая и герметизированная кабина; 3) мягкая амортизация шасси; 4) радиосвязь в полете; 5) способность брать хотя бы пять-шесть пассажиров.

Прошло много лет, но давняя мечта о таком самолете не забывалась, и когда после войны готовилась экспедиция дрейфующей станции "Северный полюс-2", М. Н. Каминскому стало известно, что начальнику Полярной авиации А. А. Кузнецову показали Ан-2. Да это же самолет, о котором мечтали на далекой полярной станции, решил он, и сразу отправился к А. А. Кузнецову с просьбой дать ему испытать машину в Арктике. И между ними произошел такой примерно разговор (его излагал потом летчик):

— Михаил Николаевич! Признаться, не понимаю вас. У вас обеспеченное положение, а вы журавля в небе ловите. Да ведь это и не журавль вовсе, а журавлик. И еще неизвестно, будет ли он летать.

— Будет! — возразил Каминский. — Чтобы Ан-2 летал в Арктике, я и хочу поработать с ним. Такой машины ждут сотни полярных летчиков. Прошу вас поручить эту машину мне.

— Советую подумать. Через три недели экспедиция должна отправляться, а самолет Антонова еще не прошел испытания.

— Кто долго думает, тот не приходит первым, — почти афоризмом ответил летчик. — А для меня это вопрос чести. Прошу вас.

Хотя опытному руководителю, видимо, не хотелось рисковать и брать на себя новые проблемы — самолет-то в самом деле еще не прошел все испытания, настойчивость Каминского его убедила.

Тогда же летчик и познакомился с конструктором понравившейся ему машины.

— Однажды в Москве, — вспоминал он, — в кабинете главного инженера Полярной авиации я застал незнакомого человека, которому на вид было чуть больше сорока лет. Бросалась в глаза его спортивная осанка, собранность. Обращали на себя внимание крупноватые, чуть нависшие над глазницами кусты бровей. Это был Антонов.

Два месяца я ждал этой встречи, писал по этому поводу Каминский, но она оказалась внезапной. Смотрю во все глаза — так вот он какой, родоначальник "ереси", тот самый, что отважился открыто бросить вызов догме, утверждающей: для посадок самолетов существуют аэродромы. По тому, что человек нашел, можно судить о том, что он искал. Много лет потребовалось, чтобы создать внеаэродромный многоцелевой самолет. Прошедшие годы посыпали пеплом его волосы, иссекли глубокими морщинами лоб, иссушили лицо. И склонный к некоторой романтизации, Михаил Николаевич увидел в нем первопроходца, собрата по духу.

Время шло, уже и участники экспедиции "СП-2" вернулись домой, а обещанного самолета все не было. Но Каминский не сдавался. Он подружился с А. П. Эскиным и тот подсказывал летчику, как

надо действовать и куда писать какие бумаги. И Каминский писал, ходил, требовал машину. Наконец, какие-то звезды сошлись над головой летчика, и в мае 1950 года П. Е. Шелест передал ему документы на машину, и, довольный, прямо с заводского аэродрома, Каминский отправился в Москву.

Но вскоре после взлета на машине затрясло стабилизатор, и пришлось возвращаться. На заводе стабилизатор обклеили шелковыми ленточками, и живший в то время в Киеве Антонов в полете по трепетанию ленточек определил нарушение скоса воздушного потока. Причину тряски устранили. Потом проявились другие дефекты, и вместе с Эскиным и бортмехаником Чагиным избавились и от них.

В начале июня Каминский вернулся в Москву и можно было лететь на Север. И опять возник конфликт и его рассматривали на совещании у нового начальника Полярной авиации Чибисова. Когда все собрались, он сказал экипажу:

— Вас пригласили, чтобы обсудить возможности посылки Ан-2 в Арктику. Но главный инженер имеет возражения.

— Такую сырую машину, — пояснил свою позицию главный инженер генерал Пруссаков, — посылать в Арктику нельзя. Мы допустили ошибку, что добивались ее. Разумнее доводить ее в других местах, а уже потом рисковать в Арктике.

Каминский ответил прямо по-чкаловски:

— Если я разобьюсь, то главный инженер получит выговор, а я лишусь своей головы. Так что рискую в первую очередь я.

Поднялся генерал И. П. Мазурук и тоже сказал в чкаловском духе:

— История Полярной авиации — это история сплошных испытаний. Мы испытывали силу сопротивления природы, она испытывала нас и наши самолеты. Не было еще случая, чтобы полярные летчики уклонялись от риска, если он необходим. Нельзя осваивать Арктику, ничем не рискуя.

Наступила тишина, надо было принимать решение, и экипаж попросили подождать в приемной. А когда снова пригласили в кабинет, начальник Полярной авиации обратился к летчику:

— Товарищ Каминский, летите в Арктику и делайте там все, что позволит эта машина. Мы верим вашему опыту и благоразумию. Работайте спокойно.

Подготовившись к предстоящим северным полетам, экипаж отбыл из Москвы. Буквально с каждым днем Каминский убеждался, что Ан-2 именно та машина, о которой мечтал еще до войны, и быстро двигался на Север. А весть о новой машине обгоняла ее. Как-то при подходе к очередному поселку Каминский услышал оттуда по радио

команду: "Приказываю немедленно сесть!" Он тут же ответил: "Я — Ан-2. Сажусь, смотрите".

Летчик прошел над полосой, полностью выпустил закрылки и предкрылки и, парашютируя, приземлился у посадочного "Т". Показав подошедшим авиаторам машину, Каминский взлетел буквально поперек полосы и был уверен, что многие летчики ему позавидовали.

— На Чукотке приходилось, — вспоминал Михаил Николаевич, — садиться и взлетать в очень сложных местах, и я делал это, мысленно благодаря конструктора. Случалось, самолет за ночь покрывался ледяной шубой. Чтобы снять ее, мы обливали крыло кипятком. После первого раза я пришел в ужас: обтяжка пошла гофром и что делается под полотном — неизвестно. Ну, думаю, там все перекорежилось, и когда самолет взлетит, крыло не выдержит. Но все обходилось благополучно.

В первой заполярной экспедиции налетали тридцать тысяч километров и вернулись в Москву за четыре дня до Нового 1951 года.

Но вокруг машины не утихали прежние страсти, и летчик это понял по весьма прохладному отношению к его докладу об итогах работы и по рассказам друзей. В книге Клары Скопиной о М. Н. Каминском "Человек своего времени" приведены письма летчика О. К. Антонову по поводу Ан-2. Не жалейте усилий, призывал он, в раскрытии всех возможностей "Анюты" и вашего желания пойти на максимальное ее приспособление к нашим нуждам. Учтите, такая возможность может не повториться. Не теряйте этого шанса. Я ваш союзник.

Борясь за "Аннушку", О. К. продолжал думать о новых машинах. В июне 1952 года он, М. Л. Миль и А. Г. Ивченко предложили министру для развития скоростных пассажирских и десантно-транспортных самолетов и вертолетов создать турбовинтовой двигатель мощностью 3 тысячи л. с. Позже эта идея прорастет, оформится окончательно и результатом ее реализации станет замечательный двигатель АИ-20.

А в Киеве крепла мысль о приглашении сюда Антонова и его КБ. Для завода это стало бы серьезным стимулом к развитию. Но конструктор долго колебался. Киевский завод был несовершенным, а Новосибирский — прекрасным, он всю войну выпускал огромные серии самолетов и там, хоть и не очень охотно, но что-то для КБ делали, да и Эскин умел пробивать заказы. Еще О. К. привлекал СибНИИА. В нем можно проводить аэродинамические продувки. При этом он думал (рассказывал мне В. Г. Анисенко), что поскольку яковлевские реактивные самолеты не пошли, на заводе удастся делать

Ан-2. Но постепенно убедился, что на этом огромном заводе не закрепиться. Ему еще предложили завод в Ленинграде и КБ в подмосковных Кимрах, где работал немецкий конструктор. Тот возвратился в Германию, его истребитель разбили, но опыт кое-какой получили. Однако О. К. медлил, и туда пришел новый конструктор по ракетной технике.

Н. С. Хрущев снова осмотрел Ан-2 и спросил: а где главный конструктор? Тогда О. К. приехал в Киев. Высокий руководитель Украины предложил со свойственным ему юмором: приезжайте, у нас кавуны хорошие. Так в августе 1952 года Антонов со своими сотрудниками и перебрался в Киев. Решающее значение при этом имели, конечно, не сладкие арбузы, а надежда наладить производство своего самолета.

Но ехать в Киев хотели не все, и зам главного конструктора П. В. Кожухов за спиной своего начальника вел с Министерством какие-то переговоры, дабы воспрепятствовать переводу КБ. Антонов узнал об этом и уволил своего зама, а на его должность назначил И. А. Елагина.

Первая группа новосибирцев прибыла в Киев в августе 1952 года. Жить еще не было где, и Е. К. Сенчук размещал их по частным квартирам. Всего на новое место переехали 62 человека.

В том же году на спортивном аэродроме "Чайка" возле Киева произошла катастрофа Ан-2 и погибли несколько человек. Расследовать ее из Москвы прибыла комиссия. И хотя в катастрофе самолет был не виноват, его судьба оказалась под угрозой. А еще накатили другие неприятности. Как вспоминала Е. А. Шахатуни, Сталин распорядился на Киевском заводе делать фюзеляжи ильюшинских Ил-28, поскольку в Куйбышеве, где их выпускали, не хватало мощности. "Начали выбрасывать наши стапеля, — говорила она. — И когда после смерти Сталина проходили траурные митинги, то цеха были совершенно пустые. А ведь первая серия для конструктора — это жизнь. Мы же повисли в воздухе — если не будет серии, то кому мы тут нужны? В Новосибирске мы были как-то более обоснованы. Тогда для О. К. наступил очень тяжелый период. Он же привез людей с семьями. И вдруг, как будто из-под ног убрали все, на чем мы стояли. В такой ситуации прожили месяца три-четыре. Сам он никуда не ходил и даже боялся напомнить, что он в Киеве и решил выждать. Он рассчитывал, что все же поймут ненужность такого количества штурмовиков".

Участник тех событий В. Г. Анисенко добавил: "Антонов очень тяжело это пережил. Он понимал, что если не будет серии, нам наступит конец. В нашей истории это были ужасные полгода".

Возможно, не без влияния той обстановки у О. К. обострилась давняя болезнь и он поехал лечиться в ялтинский санаторий.

За машину вступился Каминский. Клара Скопина приводит такое его письмо в Комитет партийного контроля, едва ли не самый грозный орган тех лет: "В нашей стране в 1946—1947 гг. была создана очень нужная машина — внеаэродромный самолет Ан-2.

После долгих проволочек и благодаря давлению извне только в мае 1950 г. эта машина прорвала бюрократические рогатки в Министерстве авиационной промышленности.

За 1950, 1951 и 1952 г. эта машина прошла самые серьезные испытания на практической работе в народном хозяйстве и завоевала большой авторитет своими, пока непревзойденными, качествами.

И вот в декабре 1952 г., когда было выявлено все для того, чтобы устранить недостатки этой молодой машины, когда был построен улучшенный образец, — совершенно неожиданно состоялось решение правительства о прекращении производства этого самолета.

... На мой взгляд, это решение правительства даже политически неправильно, и я пользуюсь правом, данным мне XIX съездом, для того чтобы указать на допущенную ошибку".

Дальше летчик рассказывает о работе в Арктике, об отношении Министерства к самолету как "пасынку" и в конце письма вновь настаивает:

"Решение правительства о прекращении ее производства — ошибочно".

И снова звезды благосклонно сошлись над Ан-2. О. К. вызвал министр авиационной промышленности П. В. Дементьев и объявил о решении вернуть самолет в серию.

Вскоре пришло и официальное подтверждение успеха. В 1952 году О. К. Антонов, А. А. Батумов, А. Я. Белолипецкий, А. В. Болбот, В. А. Домениковский, Е. К. Сенчук и Н. С. Трунченков удостоились Сталинской (Государственной) премии.

5. Народный самолет

Ан-2 постепенно завоевывал симпатии авиаторов, и они об этом сообщали конструкторам.

Как писали в Киев командир авиаотряда Геологического управления "Енисейстрой" Министерства внутренних дел СССР Бочаров и старший инженер Пономарев, за "два месяца эксплуатации на полевых посадочных площадках ограниченных размеров в сложных

сибирских условиях самолет зарекомендовал исключительно с хорошей стороны, как с точки зрения летно-технической эксплуатации, так и с точки зрения его рентабельности и экономичности... По своей конструкции и летно-техническим свойствам вполне доступен к освоению пилотам, переучивающимся с самолета По-2. Легко доступен техническому составу и обслуживанию его на земле".

В 1953 году Ан-2 побывал на Северном полюсе. И хотя я, к сожалению, не знаю имени этого пилота, вспомнить о нем нужно, ведь это было выдающееся событие.

А КБ росло. В октябре 1953 года в нем появился свой летчик-испытатель Владимир Антонович Калинин. Родившийся в Иваново 2 сентября 1922 года, летчик служил в армии, а после демобилизации был летчиком-инструктором Киевского аэроклуба. Я помню еще с тех лет рассказы о лихости Калинина, например, о том, как он на По-2 пролетел под проводами, "развив" таким образом известное достижение Чкалова.

В. А. Калинин вместе с инженером Виктором Ильичем Баклайкиным 9 июня 1954 года на Ан-6 ("Кате") достигли высоты 11248 метров. Он первым из антоновских самолетов вошел в престижные и желаемые для всякого конструктора мировые рекордные таблицы.

Так вопреки всем препятствиям (а может быть — и благодаря им) самолет успешно проявлял свои замечательные качества, и летчики на нем осваивали новые трассы. С ним в октябре 1954 года А. А. Каш почти месяц работал на станции "Северный полюс-4".

В 1955 году звено Ан-2 под командованием М. Н. Каминского обслуживало высокоширотную экспедицию, и 9 апреля во время пурги в бухте Нагурская летчики, бортмеханики, штурманы и радисты решили написать на киевский завод. "Самолет Ан-2, — признавали они, — спас немало человеческих жизней, которые без него были бы обречены на гибель из-за отдаленности и невозможности получить врачебную помощь. Благодаря ему, стали надежно связаны с культурными центрами самые отдаленные и труднодоступные зимовки, фактории, охотничьи станы и кочевые стойбища".

Не имея "возможности описать все многообразие полезного применения этого самолета за Полярным кругом", который даже "опытных авиаторов < ... > изумляет своей способностью сесть на самой маленькой площадке и поднять с нее большое, для такой "малышки" количество людей и грузов", авторы письма подсказали конструкторам и необходимые доработки.

В 1955 году Каминский на Ан-2 в качестве лидера привел на дрейфующую научно-исследовательскую станцию "Северный полюс-5" вертолет. У меня есть вложенная О. К. в рукопись моей книги

фотография льдины с несколькими палатками и домиками, видимо, присланная Каминским. Начальник станции Николай Александрович Волков с радостью встретил старого, еще с довоенного знакомства в Уэлене, товарища. Однако вскоре вертолет разбился, и Каминскому вновь предложили лететь на "СП-5". Опять он упорно преодолевает чужое сопротивление и, чувствуя себя "государственным деятелем, ответственным за дела на том участке, где он работает", пишет адмиралу В. Ф. Бурханову о вопиющей бесхозяйственности, безрукости, равнодушии руководителей на острове Диксон. А риск за будущий полет на станцию "СП-5" принимает на себя.

Прилет Ан-2 для Н. А. Волкова и его соратников означал серьезную поддержку. Потом, добровольно оставшись зимовать на "СП-5", М. Н. Каминский не только помогал полярникам. Верный своей натуре, он, как когда-то, мечтал, но на сей раз уже не о новом самолете, а о более широком применении понравившегося ему Ан-2. У меня хранится его рукописное письмо О. К. Антонову от 10 декабря 1955 года на маленьком бланке дрейфующей станции "Северный полюс-5".

"Посылаю Вам, — читаю его знакомый угловато-колючий, как и характер, почерк, — для ознакомления свою заметку в стенгазету нашего главка (Главсевморпути Министерства морского флота СССР. — В. М.). Посылаю с расчетом, чтобы Вы знали, какие надежды возлагаются на Ан-2. Эта машина сделает у нас эпоху. Да, вероятно, не только у нас.

Ловлю себя на той мысли, что я настолько уверовал в Ан-2, что у меня даже не появляются сомнения в том, что он может задержаться, что у Вас что-нибудь не клеится. Кстати, очень прошу Вас, хотя бы кратко, проинформировать меня о своих делах. Ей богу, я это заслужил перед Вашей фирмой. В частности, самый интересующий меня вопрос, будет ли реальный экземпляр в авг. 1956 г., который можно было бы просить у правительства в Антарктику. Нужно не позже, чем в августе, чтобы оставить три месяца на дооборудование. Полагаю, что она (экспедиция. — В. М.) пойдет летом. Надо сделать, чтобы самолет с минимальной нагрузкой мог пройти без посадки 7000 км. Это от южного берега Африки до нашего сектора. (То есть, М. Н. Каминский собирался преодолеть это расстояние над океаном с одним мотором; вот уж точно — по-чкаловски. — В. М.) Есть путь и короче, через Австралию, но лучше рассчитывать на трудное. Если Ан-2 не будет во втором полугодии 1956 г., то высадку на Южный полюс по-видимому сделают машины Ильюшина. Если < так > будет, то наверняка ваши лыжи надо отправлять кораблем не позднее ноября".

А в постскриптуме дописал, что И. П. Мазурук сейчас занимается проектом регулярных полетов в Антарктику на Ту-4. Еще выразил надежду, что если он сам благополучно отработает на "СП-5", то будет иметь приоритет на Ан-2 и займется его освоением. К письму старый романтик приложил машинописную копию, тоже на бланке "СП-5", очерка "Давайте помечтаем", который в письме О. К. Антонову назвал заметкой.

Летчик представил, как в 195... году проходило освоение северных просторов с помощью двух Ил-14, нескольких вертолетов и Ан-2 с летящими за ними на буксире планерами, которые перебросили в нужные места домики, оборудование и все остальное. "Этот самолет, — пишет М. Н. Каминский, — последнее достижение транспортного самолетостроения. Он отличается от старых самолетов большой крейсерской скоростью, грузоподъемностью, вместительностью своей грузовой кабины и выдающимися взлетно-посадочными качествами. Одной из особенностей этого самолета было то, что для посадки он требовал места меньше, нежели для взлета с нагрузкой. Он был неприхотлив к аэродромам, не боялся некоторых неровностей, всегда имеющихся на морском льду".

Дальше приводятся доказательства преимуществ Ан-2 при работе в Арктике.

Но и на "СП-5" в сложных условиях самолет себя проявил замечательно.

"С удовольствием сообщаю Вам, — писал начальник станции Н. А. Волков О. К. Антонову накануне 1956 года, — что первое детище Вашего коллектива, самолет Ан-2, с большим успехом обеспечивает нашу работу здесь, в центре Ледовитого океана.

Этот замечательный самолет работал у нас в полярный день и под управлением талантливого летчика В. М. Перова выполнил не мало сложных заданий с посадками на тающие льды во многих точках океана. Но особой похвалы заслуживает его работа с наступлением полярной ночи. Жизненно важную для нас задачу он решил, перебросив с большого ледового аэродрома в расположение лагеря 80 тонн различных грузов, необходимых на период полярной ночи, капризной погоды и лютой стужи. После этого, в ноябре и декабре, он сделал десятки полетов по обеспечению научной программы станции. Эти замечательные полеты сделаны под управлением одного из старейших наших полярных летчиков, энтузиаста освоения Арктики — М. Н. Каминского".

Добавлю, что на "СП-5" летчик со своей "Аннушкой" пережил опасный раскол льдины, совершал ночные бреющие полеты над торосами и вернулся в мае 1956 года в Москву победителем.

Но редко какой успех бывает без горечи (Каминский даже писал, что каждая победа таит в себе начало поражения), и Клара Скопина приводит такие слова летчика из письма Антонову: "Вместе с Вами я пережил тяжелые для Ан-2 времена. И я не только пережил, но и активно, в меру своих сил и возможностей боролся за ее признание, за ее победу... Много раз ущемлялось мое самолюбие... Не один раз я давал себе слово, вернувшись из навигации, больше не иметь дела с Ан-2. Но всегда, когда намечалась трудная работа, в которой неопытные руки могли скомпроментировать машину, я не удерживался на позиции невмешательства и снова шел навстречу ветру, чтобы быть вместе с ней и защищать ее от поношения при возможной неудаче..."

Все-таки обиды имеют свойство забываться ради дела, и когда летом 1956 года домой к Каминскому пришли два инженера-картографа и пригласили его (как "главного специалиста по Ан-2" среди полярников) с "Аннушкой" в южные полярные широты, он вспомнил обращенные к Антонову мечтания об Антарктике и ответил: "Риск — моя профессия. Увидев Антарктиду — можно и умирать. Но если серьезно, то считайте, что вы уже лишили меня сна".

В январе 1957 года Михаил Николаевич со своим самолетом на дизель-электроходе "Лена" подошел к ледяной пустыне и, выгрузившись на берег, начал летать над вторым полярным континентом. И теперь в музее КБ рядом с письмами авиаторов северных широт хранится фотография хозяев широт южных — пингвинов с такой надписью:

"Олегу Константиновичу от летчиков-полярников — участников антарктической экспедиции. В знак глубочайшего уважения и признательности.

Спасибо за "Аннушку".

Антарктида, 1957 год".

Через год Каминский со своей машиной снова пройдет просторами Антарктики и впервые заснимет для карт три тысячи километров неведомых ранее берегов. "Яростным рыцарем "Аннушки" назовет его в "Комсомольской правде" Клара Скопина, эта метафора понравится О. К., и он однажды признал:

"Такие выдающиеся летчики, как Мазурук, Каминский, Михаленко, своими смелыми, мастерскими полетами в Арктике и Антарктике, в районах дрейфующих станций побережья Ледовитого океана дали самолету путевку в жизнь".

Приобретал популярность Ан-2 и за рубежом. Еще в 1956 году английский журнал "Эрплейн" отмечал, что это единственный послевоенный биплан, который будет выпущен в большом количестве.

По мнению журнала, он был хорошим образцом советского авиационного конструирования, простым и работоспособным, экономически выгодным для массового производства.

Лестное признание. А еще автор статьи предсказывал эксплуатацию в военных и гражданских целях в Советском Союзе и соседних странах более двух тысяч самолетов. И ошибся. Счет Ан-2 исчислялся несколькими тысячами. Кроме киевлян, их строили поляки и китайцы, а всего "Аннушки" летали почти в семидесяти странах.

Н. С. Трунченков рассказывал, как во время торгово-промышленной выставки 1965 года в Копенгагене к нему подошел пожилой мужчина и на ломаном русском языке представился: "Эрик Броруп. Учитель географии. В прошлом — воздушный бродяга".

Начало интересное. Внимательный Трунченков слушал дальше.

— Я летал на самолетах многих марок, — сказал "воздушный бродяга". — Последнее время — на "Бивере" канадской авиакомпании. Вот вам на память фотография: я и "Бивер" у эскимосов. На севере потерпел аварию — сбился с курса. Спасли русские на Ан-2. Площадка маленькая, до полусотни метров, и вокруг торосы. "Бивер" — машина неплохая, и я уж не так скверно летал, но я не мог сделать то, что сделали русские на своем биплане. Они сели там, где я разбился, а взлетели на перегруженном самолете там, где вообще нельзя взлетать. Русские — отличные пилоты. Ан-2 — удивительный эрплейн. Он может сесть даже на крышу сарая и взлететь с колокольни. Если вы имеете контакт с фирмой Антонова, мистер Трунченков, передайте ему и его парням мое искреннее восхищение.

— Относительно колокольни вы преувеличиваете, мистер Броруп, — ответил вежливый и точный Трунченков. — А на сарай, если он большой, сесть можно. С фирмой Антонова у меня контакт есть. Я передам ваши слова.

Еще одно письмо конструктору.

"Я хочу, — писал 1 июня 1968 года из молдавского города Бельцы летчик Пилипенко, — выразить Вам свою искреннюю благодарность за Ваш прямо-таки "чудесный" самолет Ан-2". И дальше сообщал, как в мае при опрыскивании колхозных полей сильно снизился и левым колесом ударил о стоящую на поле цистерну с водой.

В результате колесо и амортизационная стойка шасси оторвались, пробили борт, согнули руль поворота, а подкос стабилизатора придавил руль высоты. После этого он и частично руль высоты оказались заклиненными. Но самолет остался управляемым, пролетел 12 километров до аэродрома, сделал над ним еще 3 круга и сел. "Так Ваш самолет простил такую ошибку летчику, — признавал автор письма. — Я благодарен Вам за такую конструкцию Вашего самолета, что, попав

в такие условия, он с честью выдержал выпавший на его долю экзамен".

Добрые слова об "Аннушке" есть и в книжке Л. И. Брежнева "Целина". На изготовленной для него в Киеве машине пилоты Николай Моисеев и Мубин Абышев летали круглый год, часто не считаясь с погодой и выбирая место для посадки с воздуха. Они могли приземлиться в степи где угодно — у любой борозды, трактора, полевого стана.

Все время О. К. пристально следил за своим самолетом, и был удивлен, когда Ан-2 стал перевозить пассажиров: "Потребность в воздушном сообщении была огромна. Очень хорошие для своего времени самолеты Ил-12 и Ил-14 все-таки требовали хоть каких-нибудь аэродромов. А нужда в перевозках часто возникала как раз там, где не то что аэродромов, но и дорог еще не было. Применение Ан-2 для перевозок пассажиров незаметно, но неуклонно расширялось. Самолет стал входить в быт советских людей".

Особенно распространены пассажирские перевозки были на севере страны, ведь там есть места, где раньше не было никакого транспорта. Так происходило и на Чукотке. В центре этого огромного края Анадыре в октябре 1972 я слышал рассказы о летчике Алексее Петренко, которого чукчи называли "Киягнык" — "Хозяин небес". Смелость, мастерство и, конечно, качество "Аннушки" позволяли ему летать в очень сложных условиях и вывозить больных, выручать попавших в беду охотников, искать заблудившихся в тундре путников. Поэтому в знак признательности артист Михаил Гоном из чукотско-эскимосского ансамбля "Эргырон" даже сочинил танец с удивительным для нас названием "Летчик Петренко прилетел".

Летать на Чукотке сложно было всегда, и я помню, как во время захода Ил-14 на посадку в бухту Провидения на склоне одной из обступивших нас сопок чернел фюзеляж разбитого самолета.

А на Ан-2 я летал из Лаврентия. В этот поселок на берегу залива Святого Лаврентия в 1934 году летчики привозили обитателей погибшего во льдах "Челюскина". Я видел на небольших домиках мемориальные доски в память о былых поистине драматических событиях. С другими портами северного побережья Лаврентия связан морем. Когда оно замерзает, то надежда остается только на самолет. И в расположенные на суше населенные пункты, куда раньше подолгу тащились на оленьих или собачьих упряжках, местные жители охотно начали добираться по воздуху с помощью Ан-2.

Метеообстановка в тех краях меняется по несколько раз на дню, и я целую неделю ходил к летчикам тамошнего звена в надежде на вылет. Случалось, они уже запускали мотор, но погода опять капризничала и диспетчер давал отбой.

Наконец, летим! Пассажиры привычно занимают свои места вдоль бортов, командир Владимир Личман выруливает на старт, добавляет мотору обороты, самолет трогает с места, знакомо короткий разбег, и — курс на самый крайний северо-восточный поселок страны с певучим названием Уэлен. Часто дома, перед картой Советского Союза, я останавливал взгляд на маленькой точке у Берингова пролива, рядом с Аляской, и почему-то всегда хотелось побывать там; и вот на Ан-2 лечу в Уэлен.

Под нами мирно дремлют воды залива Святого Лаврентия, а еще позавчера они зло накатывались на беззащитный берег, заливая грязными, желтоватыми волнами улицы поселка и передвигаться по нему можно было лишь на вездеходе. А сейчас сверкает солнце и слегка припорошенная снегом тундра выглядит празднично и нарядно — не погода, мечта. Но проходит минут семь, и внизу появляется сплошная пелена облачности. И чем дальше движется Ан-2 на северо-восток, тем плотнее закрывается земля. Как командир будет сажать самолет? — невольно возникает мысль при виде этой непроницаемой для взгляда завесы.

Мы летим дальше той же трассой, которую почти сорок лет назад прокладывал М. Н. Каминский. Эти "сто километров через горы", как напишет он потом, были тяжелым препятствием для самолетов той поры. Один полет кончился аварией. Но позже, в 1958 году, он привел сюда первую "Аннушку" и летать стало легче и без прежнего риска.

Облака редеют, в иллюминаторе показывается земля, затем море, залив, еще несколько минут полета, и впереди сереет длинная узкая коса: справа — море, слева — лагуна, а коса огромным вытянутым серпом режет эти водные просторы на две неравные части. Идем над самой кромкой прибоя, он кажется с воздуха застывшей пеной и видно, как летают чайки.

Недавно и здесь бушевал шторм, через косу катились мощные волны и мало ли чего могли они натворить. Тут нет бетонки, даже накатанной грунтовой дорожки и никакой обслуги, которая бы с земли сообщила на борт о состоянии косы. Поэтому летчики с бреющего полета ищут место для посадки и только со второго захода приземляются.

Спрыгиваю из самолета и глазам своим не верю: его колеса почти на треть увязли в сыпучей мелкой гальке "полосы", а сама машина развернута от линии посадки вправо. Вот где пригодилось прочное неубирающееся шасси.

Вышедший раньше второй пилот лопатой уже откапывает колеса.

— Здесь, — говорю летчикам, — надо на вездеходе ездить, а не на самолете садиться.

— Так всегда, — смеется командир. — Это еще хорошо. Случаются условия и похуже. Будете видеть Олега Константиновича Антонова, передайте ему спасибо за "Аннушку". Отличная машина. Так и скажите от нашего имени.

Понятно, О. К. об этом узнал.

С другим летчиком Ан-2 я встречался в столице Киргизской ССР Фрунзе в 1973 году.

— Двадцать два года работал я на Ан-2, — сказал он, когда мы сели за стол в его небольшом домике. — В таких условиях приходилось блуждать, где даже орел не летал и барс не проходил. А сколько тысяч часов проведено в бреющих полетах! И ни разу не подвела меня машина. Так давно знаю ее, а все никак не могу нарадоваться своей "Аннушке". Я иногда думаю: был бы такой самолет во время войны...

Что мог бы сделать такой самолет в военное время, Семен Иванович Ванюков знал хорошо. В тридцать седьмом году он впервые поднялся в небо на По-2 и прошел с ним всю войну. А в октябре 1951 года увидел накрытый чехлами Ан-2. Обойдя вокруг и расспросив о новой машине, Ванюков тут же сдал экзамен на "хорошо" и взлетел. Машина ему понравилась. Ну и лети домой, сказали ему. Так он стал пилотом первого в Киргизии Ан-2.

С той поры судьба и связала Ванюкова с "Аннушкой". В очень сложных полетах он спас от гибели группу заваленных на пути к пику Победы альпинистов. В далекие горные селения доставлял медиков, возил продукты, одежду, почту, корм скоту, а иногда и самих животных.

— Условия для полетов в горах ограничены, — говорил Семен Иванович. — Если зашел на посадку, то на второй круг уже не рассчитывай. Мне приходилось летать днем и ночью по несколько часов на малой высоте и однажды геолог, профессор Арапов, сказал мне: "Полетал и как будто верхом на лошади объездил склоны". Так летать может только Ан-2.

Случалось Ванюкову подниматься с небольших и расположенных на высоте около четырех тысяч метров площадок, но и тогда машина не подводила. С геологами в горах Тянь-Шаня, на аэрофотосъемках в пустынях Каракум, Кызылкум и Муюнкум он налетал свыше трех миллионов километров. А всего провел в воздухе на Ан-2 почти двадцать тысяч часов и часто, вспомная все тяготы фронтовых полетов, думал, что с Ан-2 воевать было бы намного легче.

В 1971 году С. И. Ванюков стал первым среди авиаторов Киргизии Героем Социалистического Труда. И этой высокой наградой, по мнению летчика, он был обязан самолету Антонова. Когда наш разговор подходил к концу, Семен Иванович сказал:

— Давно собираюсь поблагодарить Олега Константиновича за Ан-2. Хороший самолет. Не возьметесь ли доставить мое письмо конструктору?

Вернувшись из Киргизии, я поехал к О. К.

— Это пример беззаветного служения нашей Родине, — сказал он по прочтении письма Ванюкова. — Все летчики так или иначе стремятся пересесть на большие самолеты, а он всю жизнь работает на маленьком самолете-труженике. И совершенно справедливо пишет, что хлеб всего нужнее. Передайте, пожалуйста, Семену Ивановичу мою глубокую благодарность, вот эту медаль в честь юбилея Ан-2 и фотографию.

О. К. энергично поднялся из-за стола, взял большой снимок самолета, на мгновение задумался с пером в руках и написал на картонной обложке как всегда стремительным почерком:

"Дорогому Семену Ивановичу Ванюкову.

Своими чудесными полетами, неутомимой работой, летным мастерством Вы прославили наш скромный труд — на благо Родины — создание самолета Ан-2".

И подпись с датой: "7.II.73 года".

Это был день рождения О. К. Думаю, ему был приятен такой своеобразный подарок. А когда я вышел из кабинета генерального, его помощник Л. М. Гацуц дал мне копию такой телеграммы:

"Мы, летчики и техники заполярной Дудинки, — говорилось в ней без знаков препинания и союзов, которые я тут восстанавливаю, — не один десяток лет эксплуатируем самолеты Ан-2 по обслуживанию рыбаков, охотников, геологов, строителей газопровода. Очень благодарны Вам за создание этого незаменимого на Крайнем Севере самолета. Поздравляем Вас и коллектив с золотым юбилеем Аэрофлота. Желаем здоровья, новых творческих успехов".

Такие слова не могли не радовать О. К., как и любого, впрочем, автора, конструктора, творца нового. Их присылали в Киев из многих мест Советского Союза, ведь Ан-2 летал во всех областных и в большинстве районных центров. Это составляло свыше 2300 местных воздушных линий. Самолет пользовался широкой популярностью, став поистине народным самолетом (как я однажды услышал от авиаторов). А генеральный конструктор А. С. Яковлев написал, что Ан-2 не имеет возраста.

Созданный для сельского хозяйства, Ан-2 обрабатывал с воздуха миллионы гектаров пашен, посевов и садов. Но со временем стал помогать рыбакам, пожарным, медикам, военным, а всего Ан-2 имел около двадцати различных модификаций.

Именно с Ан-2 во всех аэроклубах страны и Воздушно-десантных войсках прыгали парашютисты. И тут я хочу вспомнить о своем добром знакомом, заслуженном тренере СССР, летчике-инструкторе Киевского аэроклуба ДОСААФ Григории Кузьмиче Мартыненко.

Кузьмич, как его называли, в шестидесятые—семидесятые годы на Ан-2 вывозил сборную команду Советского Союза на всех международных соревнованиях. И в том большом количестве наград советских парашютистов, включая медали абсолютных чемпионов мира, была немалая заслуга Мартыненко. Невысокого роста, скромный, общительный и доброжелательный, он, как часто бывает, совсем не был похож на выдающегося летчика. Зато всегда мастерски доставлял спортсменов на самую благоприятную точку прыжка, и те успешно приземлялись. Кузьмич же во многом это объяснял особенностями "Аннушки". Он даже управлял, наполовину высунувшись из окошка, и машина спокойно шла по курсу.

За свои уникальные успехи Г. К. Мартыненко получил от Международной авиационной федерации специальное разрешение летать над любой из входящих в нее страной. Он и его Ан-2 достойно вошли в историю парашютного спорта СССР и мира.

Еще признание в любви "Аннушке". Когда отмечался 25-летний юбилей КБ, вице-президент Международной авиационной федерации генерал Иван Иванович Лисов сообщил, что Ан-2 признан лучшим спортивным самолетом для парашютистов.

Ан-2 выпускается рекордный для мировой авиации срок — свыше полувека. Большое количество этих машин вышло из цехов Киевского авиационного завода, теперь — "АВИАНТ". Среди дававших им путевку в небо был и летчик-испытатель В. Г. Мареев и за 28 лет он облетал около полутора тысяч Ан-2. А когда в 2004 году ему исполнилось 95 лет, летный состав КБ поздравил своего товарища с юбилеем.

Я слышал, как старейший летчик авиационной промышленности Советского Союза и, возможно, мира, Виталий Григорьевич на той встрече сказал, что готов снова сесть за штурвал своего самого любимого самолета. Его молодым коллегам понравилась эта идея. Прошло немного времени, и 26 августа, после длительного перерыва в летной работе, В. Г. Мареев поднялся в воздух на Ан-2 с аэродрома

"Чайка". Так выдающиеся качества машины позволили ветерану совершить этот полет.

Остался Ан-2 и в виде памятника. Один самолет на поплавках был поставлен на вечной стоянке в Салехарде, там, где прокладывал первые трассы непроходимого Крайнего Севера.

В 1967 году Ан-2 водрузили на постамент и в КБ. Я был на том торжестве, слышал выступления ветеранов, и с тех пор, проходя мимо, всегда читаю укрепленную у стоек шасси надпись:

"С постройки этого самолета началась деятельность предприятия".

Хорошая надпись. Но я уже давно написал (и уверен в этом сейчас), что если в ней изменить одно слово, то будет точнее:

"С постройки *такого* самолета началась деятельность предприятия".

Не зря ведь всю жизнь О. К. Антонов считал Ан-2 своей самой большой удачей.

4. КТО-ТО ДОЛЖЕН БЫТЬ ПЕРВЫМ

"Доводка — наша самая любимая работа. Да она, пожалуй, и самая плодотворная".

О. К. Антонов

1. Крылья пехоты

Пока Ан-2 завоевывал себе путь в небе, в Киеве конструкторы продолжали обустраиваться и проектировали штабной самолет под условным названием "Е" — "Елка". Это был изящный низкоплан с одним мотором, и в нашей мастерской даже сделали его модель. Еще в КБ занялись истребителем с треугольным крылом, и в июне 1953 года О. К. направил в Министерство и главкому ВВС докладную записку о развитии КБ как истребительного. В общем, продолжался поиск своего места в авиационной промышленности.

Однако, сомнения, видимо, все-таки не оставляли, и О. К. принимает иное решение; для КБ оно сыграло важнейшую роль и может служить иллюстрацией к самому процессу конструирования самолетов.

Когда-то полет братьев Райт стал для киевского гимназиста Бориса Делоне толчком к постройке планера.

Мальчика Олега Антонова, вспомним, заворожил рассказ о полете Луи Блерио через Ла-Манш и он решил строить планеры.

С чего начинается самолет сейчас? Чему он обязан своим рождением?

О. К. во время работы у А. С. Яковлева хорошо усвоил один из его уроков — надо делать то, что нужно. Так было с Ан-2. А тогда, в середине пятидесятых годов уже прошлого века, знаменитый и безотказный Ли-2 ("Дуглас") устарел, близкие к нему Ил-12 и Ил-14 возили только людей в небольшом количестве и некоторые грузы. Между тем армия страны заметно переоснащалась, менялся характер военных конфликтов, появлялась новая техника, и Военно-транспортная авиация хотела иметь соответствующий самолет. В то же время на смену поршневым моторам пришли реактивные и турбовинтовые двигатели, они открывали перед конструкторами совершенно новые возможности и, понятно, их надо было использовать. Короче

говоря, у нас ощущалась очень острая потребность в достаточно мощном транспортном самолете, и особенно — для военных целей.

К тому же в США уже появлялись такие машины нового поколения. Автором нескольких из них был Михаил Михайлович Струков. Он родился 29 января 1883 года в Екатеринославе (Днепропетровск) в старинной дворянской семье. В 1908 году закончил строительное отделение КПИ и знал о работе воздухоплавательного кружка. Участвовал в Первой мировой войне и после революции эмигрировал в США. Там в 30-е годы прошлого века увлекся планеризмом. Затем Струков проектировал десантные и транспортные планеры. Первый полет его планера XCG-14 состоялся 4 января 1945 года. Конструктор летел вторым пилотом.

На базе следующего XCG-18 был построен и 18 ноября 1948 года испытан десантно-транспортный двухмоторный самолет MS-7. Взлетный вес самолета — 13200 килограммов. Струков еще построил и в 1959—1961 годах испытал первый в мире транспортный самолет вертикального взлета Х-18 с двумя двигателями по 5850 лошадиных сил. В дальнейшем происки конкурентов привели к закрытию фирмы "Струков Эркрафт". Отойдя от авиации, конструктор умер 23 декабря 1974 года в Нью-Йорке.

Знал ли об этих работах О. К., — неизвестно. Но что такой транспортный самолет очень нужен, хорошо понимал. Поэтому в августе пятьдесят третьего года он и предложил строить транспортный самолет двух вариантов: с турбореактивными двигателями ОКБ Архипа Михайловича Люльки и турбовинтовыми — ОКБ Николая Дмитриевича Кузнецова. Правда, он любил машины маленькие, легкие, изящные. Но — время требовало, надо было по примеру Владимира Маяковского "наступать на горло собственной песне".

Конечно, это было достаточно смело.

В самом деле: КБ еще очень молодое, в его активе лишь Ан-2 и нет никакого опыта работы с тяжелыми машинами, слабое производство. И даже соседний завод оснащен довольно простым технологическим оборудованием. Но если хочешь развиваться и не отставать от времени, да еще в стремительно меняющейся авиации, тем более — идти впереди, а иначе нет смысла заниматься самолетами, то другого пути нет; только быть первым.

Предложение оказалось кстати, и поэтому уже 11 декабря правительство приняло постановление. Новая машина должна была перевозить десантников и технику общим весом до 11 тонн на несколько тысяч километров днем и ночью, в любую погоду и с воздуха сбрасывать на парашютах не только солдат, но и грузы. А работать ей предстояло с грунтовых аэродромов при разбеге не более 700 метров.

Так киевляне приступили к проектированию первого в СССР транспортного турбовинтового самолета Ан-8. О. К. мне рассказывал, что подобный самолет должен был построить Роберт Людвигович Бартини. Он даже сделал чертежи машины и вдруг Сталин решил, что в стране слишком много КБ и надо их сократить. Не спрашивая, чем те занимаются.

Роберт Бартини, поясню вкратце, по происхождению итальянский аристократ. Под влиянием идей коммунизма в 1923 году переехал в Советский Союз и собирался у нас делать "красные самолеты", которые бы побеждали самолеты "черные". Об этом человеке мой московский приятель Игорь Чутко в 1982 году издал книжку "Красные самолеты", а в предисловии к ней О. К. написал: "Роберт Людвигович Бартини был и конструктором, и исследователем, и ученым, пристально вглядывавшимся в глубины строения материи, в тайну пространства и времени".

О. К. Антонов относился к Р. Л. Бартини очень уважительно, и я еще об этом расскажу, а когда начинал Ан-8, попросил у него чертежи оригинальной конструкции грузового пола. И тот немедленно прислал их. Его же прекрасно задуманный самолет остался недостроенным, а ему самому поразительно не везло: то прекращалась начатая работа, то реорганизация лишала производственной базы.

Мне говорили, что министр предложил О. К. взять к себе Бартини замом, и в ответ услышал: "Такого талантливого конструктора надо сделать главным конструктором, а я пойду к нему заместителем".

Щедро помог киевлянам и А. Н. Туполев. Его КБ снабдило, это признание О. К., "драгоценной информацией: чертежами ряда важнейших узлов его самолетов". В ЦАГИ провели продувку моделей, проверили расчеты и дали "ценнейшую" (опять сошлюсь на О. К.) информацию. Оказал содействие и С. В. Ильюшин документацией по своей машине Ил-28. И заказчики, а среди них были маршал авиации К. А. Вершинин, генерал-полковник А. Н. Пономарев и другие военные, способствовали формированию тактико-технических требований к машине и поддержали ее.

Но всю основную работу, конечно, надо было выполнять самим и в очень сложных условиях. Вспоминая первое после переезда в Киев время, О. К. говорил: "Все в зародыше. Размещаемся в полуразвалившемся бараке. Мыши грызут книги и чертежи. Сыро, холодно. Но постепенно отстраиваемся. Год за годом у нас прибавляется площадей, станков, лабораторий, а главное — растет коллектив. На этот раз как будто прочно приросли к месту".

Прирастали, правильнее бы было сказать. Набирали новых людей, приглашая из других городов и выбивая для них жилье. Именно

тогда, в 1954 году главный принял смелое решение и взял в КБ весь выпуск Харьковского авиационного института. Из той группы вышло немало крупных специалистов антоновской школы: П. В. Балабуев, В. А. Бессонов, Я. Д. Голобородько, В. П. Теплов, В. И. Пашинцев и другие. Придя в КБ, молодые инженеры сразу же включались в работу, а ее было для всех с избытком.

Определив основные параметры машины, решили на нее поставить турбовинтовой двигатель Н. Д. Кузнецова ТВ-2Т. "Он, — рассказывал мне О. К., — вначале предназначался для одномоторного морского самолета Туполева, только на шасси. Но двигатель имел конструктивные недостатки и Туполев от него отказался. Мы тогда были у министра Дементьева Петра Васильевича. Я пришел со своим проектом, а у него уже сидит Туполев. Дементьев спрашивает меня: "Ну, как? Можно с этими двигателями сделать самолет?" Я отвечаю — можно. А Туполев говорит министру: "Это он по незнанию так считает". Двигатель был мощный, и мы с ним выпустили самолет. А Ивченко начал проектировать АИ-20 для нашего Ан-10. Вот тогда он приезжал в Киев и мы познакомились".

О конструкторском бюро Антонова А. Г. Ивченко, безусловно, знал, к тому же киевским авиазаводом какое-то время руководил его родной брат Анатолий, а с О. К. встречался впервые.

Они были очень разными по характеру, воспитанию, жизненному опыту и даже внешности людьми. Хотя Ивченко всего на три года старше О. К., рядом со своим моложавым коллегой казался гораздо солиднее, матерей. Он происходил из рабочей семьи с окраины Токмака, небольшого городка в Запорожской области. Там на заводе и начинал свою трудовую жизнь. Настоящий молодежный заводила естественно оказался в комсомольских и потом профсоюзных активистах. Вместе с отцом, тоже общественником, вступил в партию по Ленинскому призыву и проявил себя хорошим организатором. Отечественная авиация развивалась, ей нужны были люди с опытом, и партийного работника Ивченко в уже немолодом возрасте по партийной же путевке направили в Харьков на учебу.

Ивченко и учился с упорством. Но время было особое, и партия ему поручила организовывать посевную кампанию в Одесской области. Привезя из командировки мешок сухарей, Ивченко сумел наверстать пропущенное в учебе. В 1935 году он получил диплом инженера по двигателям внутреннего сгорания за номером 751 — все тогда только начиналось.

Вполне закономерно, что опытному активисту предлагали продолжить учебу в Москве. Но он выбрал Запорожский моторостроительный завод.

Когда наша авиация только создавалась, а промышленности предстояло налаживать производство самолетов и моторов — и все это впервые, без необходимой базы, да еще в неимоверно короткие сроки, очень многое зависело от взявшихся за решение этих задач людей. Их напор, энтузиазм, готовность к новой сложной работе, высокая ответственность становились решающими факторами.

И на заводе Ивченко тоже выделился и быстро рос по службе. Через его руки проходили первые наши двигатели с воздушным охлаждением. После освобождения Запорожья там решено было создать авиамоторное КБ, и работавший в эвакуации в Омске Ивченко был назначен его главным конструктором.

Нынешнее знаменитое государственное предприятие "Запорожское машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс" имени академика А. Г. Ивченко он строил в полном смысле слова на руинах. Чтобы начальство не передумало, даже шел на хитрости, и в альбом документов помещал фотоснимки только сохранившихся уголков завода, без развалин.

Александр Георгиевич любил рыбалку, застолье, был общительным и что называется простецким. Обходя в первую послевоенную зиму замерзавших рабочих и конструкторов, он шутил, спрашивал о домашних делах и призывал обеспечить тепло своей работой. Первый двигатель создавали в холодных помещениях и на собранных с неимоверными трудностями станках во многом благодаря энергии, настойчивости и веры в свои силы и в самого Ивченко. И они его построили: мотор АИ-26В дал жизнь первому советскому серийному вертолету Ми-1.

"Комсомолец 20-х годов, — писал О. К. в день 80-летия А. Г. Ивченко 23 ноября 1983 года, — он остался им и в 50-е, и в 60-е годы. Все, кто общался с ним, кто бывал в его обществе, чувствовал себя легко и непринужденно. Сама обстановка, юмористический тон Александра Георгиевича способствовали этому. Нельзя было удержаться, чтобы не улыбнуться в ответ на "ивченковские" жизнеутверждающие остроты и шутки. И это часто снимало напряжение рабочих ситуаций, отвлекало от строгой деловой настроенности".

В небольшом кабинете О. К. два главных сообща сформулировали задачи, обсудили компоновку важнейших узлов, определили тип воздушного винта, решили другие принципиальные вопросы. Опытному производственнику Ивченко понравился подход самолетчиков к техническим задачам — смелый, без излишней оглядки на прошлое, но при этом — трезвый, основанный на точном расчете и учитывающий особенности и потребности смежников. А его партнер отметил у конструктора двигателей широту взглядов, знание технологии, готовность прийти на помощь.

"Встреча с Александром Георгиевичем Ивченко, — вспоминал О. К. в тот же юбилейный день, — была важным событием в моей жизни. Я сразу почувствовал в нем человека высокой гражданской активности и ответственности за свою работу. Выше всего он ставил конкретное дело. И в технике, и в жизни моментально откликался на актуальные события, не избегая трудностей, действовал решительно и инициативно. Единство слова и дела — вот что всегда импонировало в Александре Георгиевиче".

Конечно, план, Министерство и прочие управленческие факторы тех лет формировали базу для работы двух КБ, но и от того, как могли сложиться взаимоотношения их главных конструкторов, а в дальнейшем и коллективов, зависело очень много. Так что расставались с надеждой на творческое содружество, и оно как раз и зарождалось именно в работе над Ан-8. И позже О. К. Антонов, А. И. Ивченко и их соратники сотрудничали достаточно тесно, хотя и не без сложностей, но иначе просто не бывает.

Пойдем по примерной схеме процесса конструирования дальше.

Получив двигатель (или его габариты и основные характеристики), начинают ему (или им) искать место: на крыльях — сверху или снизу, на фюзеляже, на хвосте, на пилонах. Нашли. Теперь надо подвести к нему (ним) топливо, масло, электропитание, электронику, обеспечить охлаждение, доступ для обслуживания и так далее.

Всем этим занимается отдельное подразделение КБ и бывает, когда что-то не стыкуется с параметрами двигателя, контурами или не хватает его мощности, киевляне собираются, допустим, в Запорожье и там убеждают своих ближайших смежников. "Чтобы наша машина с вашими двигателями, — говорят, — успешно летала, прибавьте мощности". А что значит — прибавить? Это новые чертежи, изготовленные заново детали, эксперименты, отказ от чего-то готового. Легко ли этим всем заниматься? А еще, как всегда, у двигателистов свои проблемы, время отпусков подошло, дали новое задание и масса иных причин для отказа, включая самые простые человеческие чувства, и они ничего делать не хотят. Стороны спорят, приводят убедительные аргументы и — ни до чего не договариваются.

Нередко генеральному конструктору двигательного КБ звонил сам О. К. или летел к нему. Они сидели за одним столом, обедали или ужинали вместе и говорили о жизни, детях, Министерстве, рыбалке и, конечно, самолете и двигателе. И что? Да по-разному получалось.

Чаще, наверное, они умели договариваться по каким-то важным для обоих КБ вопросам, и это определяло их взаимоотношения. Но бывало, что Ивченко и не соглашался на просьбу О. К.

И это — с другом.

Опять слушаю В. Г. Анисенко:

— У нас бывают такие ситуации, когда приходится по-человечески просить что-то делать. Вот еду я к Лотареву (преемник А. Г. Ивченко. — В. М.). Владимир Алексеевич, говорю, для того, чтобы ваши и наши дела развивались, поступитесь своим благом и пойдите на такой-то риск.

Однажды надо было повысить энерговооруженность самолета, и я просил: "Если на номинальном режиме двигатель добавит двести лошадиных сил, то машина получит новые качества. Поэтому мы просим прибавить эту мощность". Нет, отвечает генеральный, мол, сами выползайте из этой ситуации. Мы, может быть, и вышли бы из нее, но более трудным путем. А иногда и не можем справиться с задачей. Опять отправляюсь в Запорожье. "Я понимаю, продолжаю настаивать, что это дополнительная и неблагодарная работа, надо загружать стенды и ресурс двигателя может уменьшиться". Лотарев упорствует. Так несколько раз обращаешься, и, бывает, соглашается. Но, случалось, и отказывал, тогда уже больше не проси.

Проектирует двигатель конструкторское бюро, а серийно его выпускает завод и тоже в другом городе, и у всех этих предприятий производственно-экономические интересы, скажем так, не всегда совпадают. Передали конструкторы свою техдокументацию заводу, там отладили выпуск и гнать бы им продукцию без остановок. Так нет, опять им что-то не нравится и надо останавливать конвейер. А это — план, зарплаты, премии. Снова уговоры и согласования.

А к этим нарисованным мною полудокументальным картинкам из жизни опытного конструкторского бюро добавлю, что это был первый в Советском Союзе транспортный самолет с турбовинтовым двигателем, который и самим его конструкторам доставлял массу проблем.

Другое подразделение КБ проектирует крыло. Площадь его, посчитали, должна быть такой-то. Но при этом длина (размах) и ширина (хорда) могут быть различными. Соотношение этих двух параметров, как мы уже выяснили на примере планеров О. К. Антонова и самолетов И. И. Сикорского, очень важно. Выбрали, теперь надо вычертить его форму. Она может быть прямоугольной, трапецевидной, эллиптической, стреловидной, треугольной, еще какой-то, и от этого тоже зависят летные качества машины.

Крыло надо состыковать с фюзеляжем. (Его, к слову, проектирует со всеми подобными сложностями другая структура КБ.) В каком месте, каким способом? Раз в одном подразделении КБ его начальник и молодой сотрудник никак не сходились на решении такого вопроса.

Обе стороны стояли, что называется, насмерть и тогда пригласили главного. О. К. выслушал их, подумал и сказал: он (молодой сотрудник) — прав, и ушел. Так и сделали.

Но в процессе стыковки возникает и новый вопрос: как это место будут обтекать струи воздуха и какие при этом возникнут завихрения? Это все влияет на аэродинамику и, следовательно, на скорость или устойчивость самолета. Я помню, как в 1955 году О. К. пришел к нам в модельную мастерскую и после разговора с Ю. В. Захаровым попросил Е. Ф. Сухова на макете части фюзеляжа с центропланом крыла вылепить в месте их стыка из пластилина так называемые "зализы". Хорошо чувствующий, именно — чувствующий — характер обтекания воздухом опытнейший авиамоделист и мастер с отличным вкусом и золотыми руками, он выполнил просьбу главного. Потом с этих "зализов" конструкторы снимали размеры для перенесения на самолет. Осталось ли суховское произведение в окончательном виде, не знаю, но так — было.

Третья бригада меж тем колдует над хвостовым оперением со всеми названными — и своими специфическими — задачками.

Шасси тоже надо расположить, снабдить механизмами выпуска и уборки, упрятать в ниши, подобрать колеса, а это — другой завод.

Если говорить об Ан-8, то поиск схемы расположения шасси заставил конструкторов поломать голову. Укрепленное высоко на фюзеляже крыло не позволяло, как на низкопланах, поставить на него стойки. А фюзеляж, хоть и широкий по сравнению с другими машинами, все-таки казался узким для установки на него шасси. Были даже разговоры о дополнительных колесах по концам крыльев, "велосипедных шасси". Но устоит ли тяжелый, предназначенный для эксплуатации на необорудованных грунтовых аэродромах, самолет на шасси внизу фюзеляжа? Да еще при массовой эксплуатации в строевых частях? А как повлияют на аэродинамические качества машины колеса в непривычном месте?

Словно цепная реакция возникали все новые вопросы перед бригадой Н. П. Смирнова, предлагались варианты их решения, проводились эксперименты. В итоге комплексные исследования показали, что можно идти на некоторый разумный риск. Надо также сделать носовую стойку управляемой от педалей и установить форкиль увеличенной площади. Для принятия такого решения нужна была смелость и уверенность. И все же, признавал однажды О. К., все сомнения рассеялись лишь после полетов машины.

Ан-8 планировался не только для перевозки крупногабаритной военной техники, но и ее десантирования. Такого в нашей авиации еще не было.

Чтобы всю эту технику погрузить и затем высадить, пришлось проектировать огромный люк в хвостовой части фюзеляжа. Это было сложное дело. Обычно фюзеляжи самолетов, на которых держатся крылья с двигателями и оперение, представляли собой сплошную жесткую систему с небольшими отверстиями дверей. А на "восьмерке" фюзеляж едва ли не на треть снизу разрезался люком. Это создавало длинный открытый контур и резко ослабляло конструкцию. А еще при открытии люка в полете мощный поток воздуха крутил фюзеляж и хвостовое оперение. Конечно, можно было сделать машину достаточно прочной для любого напряжения. Но это лишний вес. Развязывая это извечное противоречие авиации, предлагали различные варианты. В итоге нашли остроумный выход.

В этом была велика заслуга прочнистов, которые под руководством Е. А. Шахатуни взялись за сложную задачу. Через пятьдесят лет она вспоминала: "Так еще никто не делал и опыта ни у кого, даже Туполева, не было. Вначале мы пригласили ученых из какого-то академического института. Пришли важные дяди и я им показала макет фюзеляжа. Да, да, мы подумаем, — говорят и уехали. Но от них даже звонка не было, а делать машину надо. Тогда мы решили этот контур укрепить продольными балками и предстояло найти их сечение. Мы сделали модели с вырезом в фюзеляже и без выреза, поставили на них датчики и начали нагружать. Конечно, не все шло хорошо, но — получилось. Потом этот метод мы применили и на Ан-12".

Теперь давайте представим, как размещенные равномерно по всему фюзеляжу грузы весом более десяти тонн в полете начинают выкатываться наружу. Сразу меняется центр тяжести, а это бывает очень опасно, и надо обеспечить самолету устойчивость и управляемость. Одолели и эту проблему, хотя ранее никто ею не занимался. Под руководством Валентина Николаевича Гельприна провели теоретические изыскания и практические эксперименты, определяя технологию погрузки, разгрузки, выброса и создали не только методики, но и специальное оборудование. Тогда к нам на аэродром прибывала военная техника для проверки в натуре предложенных конструкторами идей, и это для авиапромышленности было впервые.

А еще есть другой круг внимания КБ и его руководителя. Колеса, электроника, механизмы, металл, пластмассы и прочее, его — тьма, делают по всей стране. О. К. не раз говорил, что самолет строит весь Советский Союз, и это не метафора.

Было время, когда заботы конструктора о материалах ограничивались в основном качеством сосны (чтобы была прямослойной, без сучков и не очень смолистой), прочностью и гибкостью авиа-

ционной фанеры, свежестью казеинового клея, вязкости эмалита, цветом краски, прочностью перкаля, надежностью тросов и еще небольшим перечнем слагаемых будущего самолета. Но очень быстро понадобились дюраль, сталь, пластмасса, композитные материалы, а вместо клея, болтов и заклепок стали применять сварку, клей, но уже для металла. Я тут, конечно, несколько упрощаю картину — она гораздо многоцветнее, и порою самолетчики не только довольствуются предоставленным им научно-техническим прогрессом "меню", но и сами инициируют создание нужных материалов.

Самолет будет летать, им управляет экипаж, значит, надо ему создать максимум удобств на борту при минимуме возможностей. О. К. сам летал, и хорошо знал, как важно для летчика его рабочее место, и дальше я приведу свидетельства самих пилотов о внимании к ним и их работе генерального конструктора.

Есть в КБ подразделения по электронике, вооружению (или пассажирскому оборудованию) и другие и так можно продолжать почти бесконечно, по всему самолету, затем перейти в цех, на летно-испытательную станцию, в строевые части и отряды. Я, понятно, не хочу сказать, что конструирование самолетов — самое сложное на земле занятие; есть и потруднее, например, двигатели или ракетно-космическая техника. Но и самолет очень непростая машина, ведь она возит людей, иногда несколько сотен, и это делает ее особо ответственной.

Потому-то каждое из подразделений КБ считает (и справедливо) свое дело самым важным и старается выполнить его получше. А их при работе над "восьмеркой" возглавляли крупные специалисты и нерядовые личности А. А. Батумов, В. А. Домениковский, Р. С. Король, Н. А. Нечаев, В. П. Рычик, Е. К. Сенчук, Г. П. Шумков и другие.

Да, без специализации уже нельзя, время универсалов вроде Райт или Блерио давно прошло; однако еще Козьма Прутков сравнил узкого специалиста с флюсом. И О. К. мне говорил, что специалисты в своей области смотрят иногда очень узко. Например, когда сделали для самолета Ан-28 разрезные рули, один профессор из ЦАГИ, лауреат Ленинской премии счел это невозможным и предложил придерживаться обычной схемы. Сделали — плохо получается. Вернулись к разрезным элеронам — хорошо, и никаких шарнирных моментов, о чем предупреждал профессор, не возникает.

Если слушать только аэродинамиков или прочнистов, объяснял О. К., то ничего хорошего из самолета не получится. Прочнисты обычно стараются все сделать как можно жестче, с большим запасом. Но вот Елизавета Аветовна Шахатуни понимает, что самолет должен

быть полегче, за что мы ее и ценим. Так что если довериться специалистам, то они будут развивать свои стороны конструкции в ущерб иным. Примерно в сорок третьем году в КБ Яковлева был забавный английский — англичане вообще молодцы — рисунок самолета, если бы каждый специалист делал то, что считал нужным. У прочнистов он был бы из толстых тяжелых материалов и весь в заклепках. Оружейники представляли его только в виде одной пушки и так далее.

Действительно. "Аэродинамический расчет сделает аэродинамик, — писал О. К. — Расчет на прочность — прочнист. Электросхему разработает электрик-схемщик. Механизм уборки и выпуска шасси — шассист.

Но когда аэродинамика, прочность, условия применения, размеры аэродрома, экономика, надежность и выполнение других, обычно противоречивых, требований сплетаются в один тугой узел, развязать его не могут даже все опытные и изобретательные специалисты, собравшись вместе. В этом случае изучить вопрос, выслушать всех, взвесить по возможности все, внести, если нужно, новые элементы и принять решение должен главный конструктор".

Надо в этой связи вспомнить и о заказчике, и он не сидит, ожидая самолет, а на всех стадиях следит за работой КБ. В том числе и на той, которая называется макетной комиссией, когда на построенном в натуральную величину макете самолета обсуждаются его данные. В комиссию обычно входят представители заинтересованных сторон и они высказывают свое мнение. Тут, может произнести один, не так и сделать следует этак. А это бывает просто невозможно выполнить, и надо вежливо и настойчиво убеждать, скажем, генерала или высокопоставленного чиновника.

Так все эти и еще многие другие заботы, пересекаясь и сталкиваясь, требуя внимания, выходят на генерального. Каким ему нужно быть специалистом и знатоком?

Вспоминая проектирование Ан-8, В. Г. Анисенко рассказывал, что О. К. ежедневно встречался с ведущими конструкторами и его эрудиция, творческий подход, личное обаяние помогали не только решать технические проблемы, но и эмоционально настраивали на высокую отдачу. "Знаешь, — говорил он, — что Олег Константинович подойдет, и стараешься к его приходу добиться такого результата, о котором можно будет доложить. Антонов сразу видел все достоинства и недостатки работы. Нет такой области в авиастроении, которую бы он не знал. Он, конечно, был человеком очень одаренным. Во всем — и в технике и в умении работать с людьми. Очень прост, хотя мы иногда простоту понимаем как фамильярное обращение на

"ты". У Олега Константиновича этого не было. Но каждый сотрудник знал, что в любой сложной ситуации он непременно поможет. И люди постоянно обращались к нему за советом".

Помимо глубоких специальных знаний и широкой эрудиции О. К. обладал очень важным для руководителя качеством: он умел передать товарищам по работе высокое чувство ответственности за свой труд. Хорошо, если КБ со стажем, с опытными сотрудниками, в чьем творчестве уже были подобные задания или проблемы и из этого кладезя всегда можно вытянуть какую-нибудь изюминку или, по крайней мере, подсказку. А киевское КБ лишь формировалось, в него люди приходили отовсюду и так, случалось, на ходу вливались со своим голосом в общий хор. Это были обычные, но очень сложные, проблемы роста.

Когда КБ делало Ан-2, едва ли не все конструкторы могли собраться в одной комнате. Теперь оно становилось крупным предприятием, с различными бригадами, производством, испытательным подразделением и со всеми иными структурами, включая бухгалтерию, гараж, библиотеку, отделы кадров и прочие. По мере разрастания они со своими планами, взглядами, амбициями руководителей обычно стремятся к большей автономии и надо всю эту энергию направить на решение общей задачи.

В разгар работы над новым самолетом, вдруг практически все молодые специалисты получили повестки в армию. Если бы они ушли, то пострадало бы общее дело. Тогда О. К. попросил главкома Военно-транспортной авиации помочь с отсрочкой от призыва.

В ноябре 1954 года появился макет Ан-8; это было грандиозное зрелище.

Строили первый экземпляр совместно с Киевским авиационным заводом. Если Ан-2 был все-таки простенькой машиной, то громадный и сплошь из металла, сложной конструкции и с принципиально иной начинкой, Ан-8 представлял немало трудностей для производства, и туда была направлена большая группа конструкторов.

В КБ производством руководил опытнейший Михаил Семенович Рожков.

К тому времени П. Е. Шелест ушел на партийную работу, а директором завода стал Василий Алексеевич Степанченко.

Ранее он работал на Казанском авиационном заводе — руководителем цеха и заместителем начальника производства. Там он приобрел ценнейший опыт выпуска принципиально нового для советской авиации самолета Ту-4. Собирали эти бомбардировщики сразу

крупными сериями, они шли на испытания и в строевые части, и заводу нередко приходилось их дорабатывать прямо на военных аэродромах. Такая срочность объяснялась необходимостью вооружить ВВС самолетом, способным донести до далекой цели атомную бомбу. Вклад В. А. Степанченко в Ту-4 был отмечен орденом Ленина. В том же 1949 году его назначили главным инженером Омского авиационного завода. Как и в Казани, там тоже переходили на новый, этапный для нас и ставший вскоре знаменитым реактивный Ил-28.

Так что к приезду в Киев Василий Алексеевич уже прошел через освоение новой машины. С ним у О. К. Антонова сложились хорошие творческие отношения, а для такой, как им предстояла, работы это было очень полезно.

Постройка Ан-8 потребовала принципиально новых технологических процессов и специального оборудования. На самолете впервые в Союзе применялись крупногабаритные алюминиевые и магниевые отливки и заготовки. Но он был еще и настолько велик, что для стыковки агрегатов и окончательной сборки пришлось в цеховой стене сделать проем и "выйти" на улицу.

Создали самолет в удивительно короткий срок — за 14 месяцев. 30 декабря 1955 года Антонов и Степанченко подписали акт о готовности самолета, его выкатили на аэродром и для испытания пригласили из ЛИИ Якова Ильича Верникова.

Верников родился в 1920 году в Смоленской области и путь в авиацию начинал авиамоделистом и планеристом Смоленского аэроклуба. В двадцать лет окончил Одесскую летную школу и с июня 1941 года воевал истребителем. За боевые подвиги в 1944 году получил звание Героя Советского Союза, а в 1946 году перешел в ЛИИ. Там он стал заслуженным летчиком-испытателем СССР, генерал-майором и заслуженным мастером спорта СССР. Вторым пилотом был Валентин Петрович Васин, а бортинженером в нем был киевлянин Игорь Михайлович Морозов. Они со своим экипажем 11 февраля 1956 года подняли Ан-8 в воздух.

Это был большой успех О. К. Антонова и молодого КБ. Говорят, что когда А. Н. Туполев впервые подробно осмотрел самолет, а он был дотошным и глубоким знатоком, то сказал, ни к кому вроде бы не обращаясь: "Хороший сарай". В устах корифея авиастроения это звучало значительной похвалой.

Потом самолет перегнали в ЛИИ, ему отвели место в конце всех стоянок (что поделаешь, все разобрано более близкими и постоянно работавшими здесь КБ), поставили будочку для технарей и начали работать.

А. Я. Белолипецкий еще в 1975 году рассказывал мне, как все это было трудно — на чужом аэродроме, без своего хозяйства, особенно зимой. Чтобы запустить двигатели, нужна автомашина с аэродромным питанием, так называемая АП, а они все расписаны. Видят киевляне, едет по рулежке такая машина и к солдату-водителю: помоги, а мы тебе за это дадим чикушку спирта. (В авиации, замечу, этот продукт всегда был самой устойчивой валютой.) Запустили движки, взлетели, провели какие-то замеры и пошли дальше. Именно те, пятьдесят четвертый — пятьдесят шестой, годы были самыми трудными, но и самыми интересными, признавал Алексей Яковлевич.

Однако кузнецовские двигатели задерживали полеты, и только когда появились АИ-20, работу с Ан-8 продолжили.

18 августа 1958 года самолет принял участие в воздушном параде, и тогда же его назвали "Летающий кит".

Серийное производство машины началось в 1958 году на Ташкентском авиационном заводе имени В. П. Чкалова. Представителем КБ там был Валентин Федорович Ерошин. К концу года завод выпустил десять машин.

Ан-8 стал родоначальником целого направления в создании транспортных широкофюзеляжных самолетов и летал едва ли не четыре десятилетия. А Воздушно-десантные войска и вообще армия получили совершенно новые возможности для выполнения своих задач. И задачи эти благодаря Ан-8 уже становились иными.

А для самого КБ и его главного конструктора это был чрезвычайно важный самолет, ведь после первой машины оно уже выдало и вторую, еще более совершенную — этапную и уверенно заявило о себе как о создающей транспортные самолеты конструкторско-производственной организации.

2. Яхты пятого океана

Продолжалась и работа над планерами.

В планеризме, да и в авиации в те годы на смену дереву и полотну приходил металл. Сделанные из древесины и уже казавшиеся довольно неуклюжими А-9 и А-10 надо было заменять, и в КБ стали проектировать два металлических планера.

А еще руководитель планерной бригады А. Ю. Маноцков, не сломившись от недавней неудачи, не отказался и от машущих крыльев. Его напористость и неиссякаемый оптимизм преодолели все трудности, и новый планер был построен в 1953 году. Его назвали "Кашук" — в честь одного из руководителей подпольной организации "Молодая гвардия" Олега Кошевого. Испытывать планер пригласили Я. О Рудницкого.

После выполнения основной программы предстояло проверить механизм взмахов, и сделать это собирались 12 августа 1953 года. И тут обычно покладистый и дисциплинированный Рудницкий предложил перенести полет на следующий день. А в авиации, надо сказать, еще с ее романтической поры бытовали различные приметы или причуды, и одна из них касалась числа "13". Все принялись отговаривать Януша от полета в "чертову дюжину". Но он упорствовал.

А дело в том, что в 1944 году капитан Войска Польского (туда его перевели из Красной Армии как родившегося в Ковеле этнического поляка) Рудницкий на штурмовике Ил-2 под Варшавой получил боевое задание: уничтожить вражеское дальнобойное орудие, которое после двух-трех выстрелов откатывалось в укрытие. Несколько летчиков до него, ища эту цель, поплатились жизнью.

Со своим ведомым Рудницкий тщательно изучили обстановку, с артиллеристами обсудили возможное расположение пушки, составили специальный планшет и ушли в полет. Первая попытка оказалась безрезультатной. Сели, заправились топливом и снова отправились за линию фронта.

Во втором заходе попали под сильный зенитный обстрел и домой вернулись с повреждениями.

В третий раз вылетели под вечер и, понимая всю опасность этого полета, попрощались с выпускавшими их техниками. От злости за неудачи Рудницкий почти не следил "за воздухом" и все внимание сосредоточил на землю. И вдруг внизу заметил мощную вспышку. Есть! Ведущий тут же развернулся и выпустил в эту сторону реактивные снаряды. Но и немцы увидели штурмовики и обрушили на них огонь зениток. Снарядом на самолете Рудницкого повредило крыло, но он успел засечь взглядом уходящие в углубление под горой рельсы.

Огонь снизу не умолкал, однако пилот вернулся на прежнее место и с высоты 600 метров сбросил все бомбы. За этот подвиг капитан Я. О. Рудницкий получил высший польский воинский орден Вертутти Милитари.

После войны, к слову, в пылу борьбы с космополитизмом, за службу в "иностранной армии" героя уволили из Киевского аэроклуба; но через некоторое время все же восстановили. Я хорошо знал Януша Ольгердовича, написал об этом выдающемся планеристе, очень скромном и совсем не героического вида человеке небольшую книжечку "Небо на всю жизнь", и он рассказывал мне, что под Варшавой летал 13 числа, в понедельник и на машине с бортовым номером "13". С той поры и верил в это счастливое число и настоял на своем.

13 августа "Кашук" набрал высоту 1500 метров и отцепился от буксировщика. Выйдя, как было предусмотрено программой, на

прямую, Рудницкий снял со стопора крылья и они сразу пошли вверх. Потом — вниз. И так несколько раз большие крылья планера, словно у гигантской птицы, поднимались и опускались. Это был первый в мире планер с машущими крыльями.

Полеты видел заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР Николай Петрович Каманин, один из первой семерки Героев Советского Союза. Он и предложил показать "Кашук" на воздушном параде 1954 года в Тушино. Точно в назначенное время планер появился над аэродромом за буксировщиком и, отцепившись, вдруг стал махать крыльями.

А в польском городе Лешно участники чемпионата мира по планеризму, слушая радиопередачу из Москвы, поздравляли гостя состязаний Маноцкова с выдающимся достижением.

Когда-то человек в стремлении полететь подражал птицам. Но к успеху это не привело, и, не в состоянии создать похожие на них аппараты, он придумал не имеющие естественных аналогов машины. Это было общей тенденцией научно-технического прогресса. "Поэтому, — писал О. К. в журнале "Вокруг света" под очерком Виктора Гончаренко о Маноцкове, — даже повозки хеттов и первобытная арба гуннов не скопированы со слона и лошади, а снабжены колесами, не имевшими прототипа в природе, но доступными в изготовлении технике и мастерам того времени < ... >

Заслуга А. Маноцкова состоит не в том, что он "вернулся назад", к эпохе первых попыток человека летать с помощью взмахов крыльев. Он обратил внимание на то, что на современном уровне развития техники мы получили возможность приблизиться к совершенным образцам, созданным природой. Ищущий, беспокойный, удивительный ум Маноцкова был устремлен не назад, а вперед, работал в унисон с последними достижениями науки и техники < ... > И в этом непреходящая заслуга Александра Маноцкова, летчика-планериста, конструктора-искателя, исследователя, заглядывающего в будущее".

В планерную бригаду А. Ю. Маноцкова я и пришел в октябре 1954 года.

Располагалась она на антресолях в том же помещении столярного цеха, где была и модельная мастерская. Теперь, вспоминая те действительно примитивные условия работы КБ, только удивляюсь, что тогда эта неустроенность совершенно не огорчала. Там я впервые и увидел О. К. поближе.

Обычно к нам по крутой лестнице он поднимался быстро, почти бегом и раз, помню, не заметив коварно затененной балки над последними ступенями, ударился о нее головой. Можно было ожидать ка-

кой-то резкой реакции, и все вроде бы виновато притаились. А главный досадливо остановился на мгновенье, потер рукой лоб и, как бы поясняя свою неловкость, молча покачал головой и прошел дальше. Поздоровавшись со всеми, он сперва разговаривал с Маноцковым.

О. К. ценил творческую натуру Александра Юрьевича и поручил ему проработку "Елки". Об этом задании Маноцков не распространялся, но мы кое-что знали о машине. Через много лет я спросил о ней у самого О. К. "Елка", ответил он, не пошла, может быть потому, что это была парафия Яковлева — он тогда делал маленькие самолеты. А в те далекие уже приходы главного на антресоли Александр Юрьевич доставал из стоящего у его стола металлического "секретного" чемодана чертежи или расчеты и показывал их шефу.

Потом О. К. и начальник бригады обходили несколько кульманов. Сидевшие за ними сотрудники не без смущения от присутствия главного поднимались и рассказывали о делах, а О. К. внимательно и вежливо слушал. Иногда присаживался рядом, смотрел на чертеж, затем, как бы примеривался к нему взглядом, брал в руки карандаш и четким и быстрым движением набрасывал на пришпиленной к наклонной доске кальке какой-нибудь "узелок". Так у всех на виду происходило чудо; великое таинство творчества, рождение мысли, озарение интеллекта, искорка гениальной догадки, которые тут же воплощались в грифельных линиях, а после и в реальной детали планера.

С антресолей они спускались в цех, где искуснейшие столяры под руководством приехавшего из Новосибирска высокого, подвижного, строгого и дельного Григория Петровича Жука собирали легкие фюзеляжи и тонкие крылья планеров. Эти мастера в войну делали истребители, и было интересно наблюдать за их ловкими, точным и сильными движениями. О. К. обязательно задерживался у стапелей со знакомым ему с юности смолистым запахом сосны и шуршащими под ногами стружками. Григорий Петрович воспринимал визит главного с улыбкой, ему, было заметно, это доставляло удовольствие. И главный, видимо, тоже питал симпатии к своему соратнику.

После ухода шефа Маноцков бережно снимал с кульмана антоновский набросок и прятал в свой стол, а бригада собиралась вокруг него обменяться впечатлениями.

Появление главного обычно создавало какое-то торжественно-приятное настроение. О. К. был молод, красив, строен, аккуратно одет, даже элегантен и очень доброжелателен. От него так и веяло изяществом, легкостью. Все были восхищены своим руководителем, а женская часть нашей бригады вообще смотрела на главного

завороженно. И это не мое тогдашнее и тем более нынешнее преувеличение; я постоянно слышал о таком отношении к О. К. от хорошо и давно знавших его людей.

Бригада и ее руководитель притягивали к себе стремившихся в планеризм людей. Когда в Харьковском авиационном институте выпускники Юрий Гайдамаченко, Михаил Пидшморга и Григорий Луговой задумали в качестве диплома спроектировать планеры, их направили в бригаду на практику. Они выполнили свои проекты, я сделал модели их планеров и после успешной защиты, естественно, получили направление в КБ.

Еще один выпускник, только Киевского института ГВФ, Владимир Ткаченко для дипломной работы выбрал планер с машущим крылом и тоже пришел работать в КБ. Он даже помогал главному в переписке с энтузиастами планеризма со всей страны, которых О. К. всегда поддерживал. А в 1959 году Володя, летавший в Аэроклубе, по ходатайству главного поступил в шестой набор Школы летчиков-испытателей, вернулся домой уже профессионалом и стал заслуженным летчиком-испытателем СССР.

Маноцков буквально жил планерами, и чтобы получить возможность полетать и приобщить молодежь к планеризму, где-то отыскал старенький учебный А-1. Вечерами после работы мы его ремонтировали, и к нам изредка заглядывал О. К. Когда все закончили, в одно из ноябрьских воскресений с этим скромненьким летательным аппаратом вышли на окраину заводского аэродрома в Святошине и начали осваивать подлеты с амортизаторов.

Это было самое неприятное в Киеве время ноября-декабря. Обычно дул порывистый ветер, небо часто закрывали низкие серые тучи, мокрый и рыхлый снег забивался в обувь, было трудно ходить и на нашей площадке не было никакого укрытия. Однако все эти неприятности оправдывались тем, что мы летали. Конечно, те крохотные подскоки назвать полетами нельзя, и все же кое-какое ощущение высоты и движения над землей они давали.

Хотя, позднее в книге заслуженного летчика-испытателя СССР, Героя Советского Союза, доктора технических наук и писателя Марка Лазаревича Галлая "Жизнь Арцеулова" я прочел о первом полете на подобном планере: "Воздуха между мной и поверхностью поля, на котором мы летали, очень немного — от силы два-три человеческих роста, но все равно: в один день кончилась для меня плоская жизнь в двух измерениях — планер вывел меня в третье. Я лечу! И сидя на узенькой дощечке-сиденье, обдуваемый встречным потоком воздуха, ощущаю полет так, как не дано его ощутить ни в какой закрытой

кабине любого другого, пусть самого совершенного, высотного, скоростного летательного аппарата. Я — лечу!"

Техника тех наших подлетов была очень проста. Пилот садился в кабину, к планеру цепляли два резиновых амортизатора диаметром около сантиметра, а остальные ребята по сигналу Маноцкова начинали их растягивать. Когда количество шагов достигало установленного руководителем для каждого из нас числа, пилот снимал планер со стопора, тот быстро разгонялся, взмывал вверх и пролетал несколько десятков метров.

Вслед за ним мы дружно бежали к месту посадки и снова тащили планер на пригорок. Бывало, какой-нибудь незадачливый пилот подламывал наш А-1, и его возвращали в цех, ремонтировали и опять выводили на аэродром. И вот в один из таких дней Александр Юрьевич заметил вдали чью-то фигуру.

— Наверное, главный, — сказал он, присмотревшись.

Действительно, к нам приближался О. К. с маленькой дочкой; сейчас я уже знаю — Анечкой. С Анной Олеговной мы как-то и вспоминали тот воскресный день.

Поздоровавшись со всеми, главный подошел к Маноцкову. Их разговора я, понятно, не слышал, только видел довольную улыбку Александра Юрьевича. Когда мы подвели планер на старт, О. К. сел в него. Обе команды дружно отшагали рекордное расстояние, "рогатка" выстрелила, и А-1 как-то особенно легко и плавно умчался в воздух.

Пилот вернулся на старт, поблагодарил всех, попрощался и ушел.

Маноцков сиял, и едва О. К. удалился, воскликнул восхищенно: "Не утерпел!" И многозначительно добавил: "Вот что такое планеризм".

Свой планер мы ремонтировали до тех пор, пока его не приложили к земле окончательно.

Неспокойная натура Маноцкова не могла мириться с тем, что для полета на планере нужен самолет-буксировщик. Надо, мечтал он, поставить на планер легкий движок. Пришел на аэродром, никого ни о чем не просишь, запустился и — в полет. А потом где-то раздобыл небольшой, около метра длиной, реактивный двигатель, скорее всего — ускоритель с самолета, и задумал его испытать и, может быть, приладить к планеру.

Имея некоторый опыт обращения с реактивными авиамодельными двигателями, я помогал Маноцкову в попытках расшевелить ту трубу в цеховой курилке. Но все наши усилия ни к чему не привели, и однажды пыхнувшее на нас пламя слегка опалило волосы. Движок Маноцков забросил, но от идеи не отказался.

Позже он переделал старый А-2 в пилотажный планер и начал на нем летать. Планер ярко раскрасили, и кто-то сравнил его с петухом. Так на киле появился рисунок стилизованного петуха с задиристо вздернутыми перьями, а планер стали называть — "Петух". На хранящейся у меня фотографии Александр Юрьевич с парашютом за спиной занес правую ногу над бортом этого планера. Молодое лицо веселое — он любил летать. Еще минуты две, и он уйдет в воздух и там начнет выписывать петли. Раз во время пилотажа от фонаря отвалилась форточка и в кабину ворвалась свистящая струя воздуха. Но Маноцков не прекратил полет, как, в общем, надо было бы, а закрыл рукой отверстие и завершил все фигуры.

Первым построенным в Киеве планером стал пилотажный А-13, для которого и я короткое время делал скромные чертежи. Это был цельнометаллический планер с поставленным вертикально, в виде латинской буквы "V", хвостовым оперением ("бабочкой" или — "баттерфляй"). Но я уже был в армии, когда узнал о судьбе этого планера и самого Маноцкова.

Завершив постройку А-13, Маноцков не хотел отдавать его в чужие, пусть и умелые, руки испытателей. К тому же он был достаточно опытным планеристом, и его можно было понять: он взялся облетать планер.

У меня есть сделанный 2 июля 1957 года снимок А-13 и его пилота. Александр Юрьевич стоит с группой людей и, наверное, по обыкновению шутит. Сейчас он сядет в кабину, ему подадут лежащий на земле фонарь, все отойдут в сторону, кто-нибудь придержит планер за крыло, затем на буксировщике запустят мотор и после короткого разбега легкий планер раньше самолета оторвется от земли.

Все было хорошо, пока Маноцков не выпустил интерцепторы. Поднявшись над крыльями, они в том полете не убрались, планер потерял скорость и свалился в штопор.

Этот полет стал последним для А. Ю. Маноцкова. Никто не узнает, о чем он думал, когда планер несся к земле и пилот ясно понимал всю безысходность своего положения. Но стоявшие внизу на святошинской лесопилке люди слышали, как он, падая на них, кричал: "Бегите!"

(Это слово вписал в мою рукопись сам О. К.)

С. Н. Анохин как-то заметил, что настоящий испытатель из двух последних слов всегда выберет более полезное людям. Александр Юрьевич поступил именно так.

Вернувшись после армии в КБ и побывав на могиле А. Ю. Маноцкова, я спросил летчика-испытателя В. А. Калинина: не он ли

затягивал А-13 в воздух? Нет, ответил он. Если бы это делал я, то Саша остался бы жив. А на мое удивление пояснил: прежде всего — определил бы ему место полета и уж никак не над промышленными постройками. Он привел другие доводы в пользу своего мнения. И, конечно, не надо было в первом полете испытывать интерцепторы. А О. К. мне сказал, что насчитал шестнадцать причин гибели Маноцкова. То есть, произошло то, что и случается в авиации, когда нарушают заведенные правила и действуют необдуманно.

Конечно, какая-то доля азарта, лихости в полете Маноцкова была, и я не раз слышал осуждение того порыва. Но он был слишком увлекающимся человеком, чтобы взвешивать и осторожничать. Хотя для испытателя — эти качества обязательные.

Гибель человека всегда бессмысленна. Особенно нелепа она, когда гибнет молодой, сильный, талантливый человек. Но как заключительный аккорд венчает симфонию, так и она нередко подчеркивает пройденный ранее путь и то, чему эта жизнь была посвящена. Маноцков себя отдал авиации, и последние минуты этой яркой и цельной жизни по-особому высветили его личность.

"Все, кого я знал раньше и позже, — скажет О. К., — были людьми сегодняшними. А этот случайно попал в наше время — ему бы жить при коммунизме. Для меня Маноцков остался образцом честного и принципиального, очень одаренного человека". И еще: "Он был обуреваем идеями, далеко опережавшими время, идеями, которые в наши дни едва еще начинают получать всеобщее признание < ... > Александр Маноцков пытался создать и ультралегкий, мощный аккумулятор, все более необходимый с течением времени как для авиации, так и для электрификации автомобильного транспорта наших городов.

Одна из любимых идей А. Маноцкова — объединение в одном агрегате движителя и крыла, и он проводил такие опыты. Мы являемся свидетелями того, как эта идея начинает воплощаться через исследования и пробы в ультрасовременных конструкциях".

Позже доработанный А-13 успешно испытал С. Н. Анохин. Он даже взялся проверить его, как и много лет тому назад "Рот-Фронт-1", на предельно допустимую перегрузку.

В тот день на аэродром приехал Антонов. Молодец, подумал про себя летчик. Остался таким же. "Подтянутый, — это слова С. Н. Анохина, — спокойный, он не стал мне внушать, что "все будет в порядке". Наоборот, как конструктор, заострил внимание, откуда, по его мнению, может возникнуть опасность, какие "деликатные" места есть в конструкции, дал советы, на что обратить особое внимание".

После этого короткого и делового, по признанию пилота, разговора, он взлетел и на большой высоте отцепился от буксировщика. Планер был компактен, красив, легко слушался рулей. "Но что от него может остаться через несколько секунд, если есть ошибки в расчетах или отклонения в технологии производства", — привел позже свои тогдашние мысли Сергей Николаевич в журнале "Крылья Родины" (1966, № 2).

"Ввожу А-13 в крутое планирование, — вспоминал он далее. — Быстро нарастает скорость. Планер гудит. В нем все напряжено. Я весь внимание, — не подведет ли? Наступает предел скорости. Она велика. Стрелка перевалила за 400 км/час. Еще ни один планер в мире не достигал такой скорости.

В кабине сильный гул. Но планер не трясет. Вибрации не ощущается. Нет рысканья и прочих ненормальностей.

Пора начинать. Тело вдавливается в сиденье. Стрелка указателя перегрузки подскочила вверх и подошла к цифре 8. Победа! — пронеслось в голове! Заданную перегрузку планер выдержал, не развалился.

Я радовался. Радовался за того, кто больше всего переживал на земле. "Главный" стоял спокойный, только улыбка не сходила с его лица.

— Разрешите доложить... — Не надо! — Олег Константинович порывисто обнял меня, поцеловал и произнес только четыре слова: — Спасибо, все очень хорошо".

В гостях у О. В. Клепиковой С. Н. Анохин мне очень коротко сказал о своей посадке на А-13 с выпущенными интерцепторами. Еще я слышал о том, что он, разогнав планер, на большой скорости преодолел влияние этих воздушных тормозов и благополучно приземлился. Тот ли это был полет, о котором он говорил мне, и было ли это в действительности, не знаю. Однако, думаю, если это так, то, во-первых, это сделал обладавший высочайшим мастерством и уникальным бесстрашием летчик-испытатель. Во-вторых, он уже знал причину катастрофы и, в-третьих, у него несомненно был запас высоты.

Сам Сергей Николаевич в тот вечер признал: "Маноцков погиб по своей вине. Планер не виноват".

Во всяком случае, А-13 оказался удачным планером, способным выполнять фигуры высшего пилотажа.

Как бы в развитие предложенной когда-то Маноцковым идеи, планер оснастили маленьким реактивным пусковым двигателем ТС-31 М конструкции Архипа Михайловича Люльки (выпускника КПИ, кстати) и получился миниатюрный самолетик Ан-13. Его тоже

испытывал С. Н. Анохин, а воспитанник Я. О. Рудницкого, летчик-испытатель Евгений Литвинчев установил на нем четыре мировых рекорда скорости для реактивных самолетов своего класса.

По схеме А-13 построили планер и для парящих полетов А-11. Испытанный С. Н. Анохиным, он неплохо летал, но особых результатов не показал. Оба планера строили в Комсомольске-на-Амуре по 200 экземпляров.

Планеры помогли мне познакомиться с одним интересным человеком. В 1959 году Центральный дом авиации имени М. В. Фрунзе попросил у О. К. для своего музея модели популярных некогда планеров А-1 и А-2. Главный поручил выполнить эту просьбу нашей мастерской, а Ю. В. Захаров — мне.

На "А-первом" я несколько раз подлетывал, ремонтировал его и немного знал конструкцию, а еще изучил чертежи его и "А-второго" и сделал по две модели этих легких и, как стало ясно в процессе работы, удивительно простых планеров. По одному экземпляру оставили в кабинете О. К. Антонова. А за другой парой к нам приехал заместитель директора Дома авиации Александр Иванович Егоров. В полувоенном френче, в фуражке, с оставшимися еще от дореволюционной моды бородкой и усиками, он был внешне несколько необычен, очень доброжелателен и приветлив в общении. Показав ему свои планерчики, я упаковал их в ящики и собрался с гостем в Москву.

В день вылета мы встретились у агентства Аэрофлота на улице Карла Маркса, откуда в те годы пассажиров в аэропорт отвозили автобусы. Александр Иванович изысканно вежливо поздоровался с моей женой, поцеловал ей руку и вскоре мы отбыли в Жуляны. Там что-то задерживалось, и мы на открытой веранде выпили по рюмке водки, закурили и мой собеседник сказал: "Вчера обедал в ресторане "Театральный" — прескверно готовят. Я ведь знал его до революции". А в полете вспомнил, что когда служил летчиком в Киеве, то однажды катал на своем самолете жену и при большой болтанке чуть не выронил ее из кабины.

В московском кабинете он показал на большой портрет победителя первого перелета из Петербурга в Москву А. А. Васильева со словами: мой учитель.

Установив модели, я улетел домой. А через много лет, изучая историю киевской авиации, узнал, что мой спутник, в прошлом унтер-офицер располагавшегося на Печерске революционно настроенного 3-го Авиационного парка, своим полетом на "Вуазене" над Киевом 29 октября 1917 года подал сигнал к Октябрьскому

восстанию! До сих пор жалею об упущенной возможности расспросить участника исторических событий. Но тогда меня интересовало совсем другое.

Следующим планером О. К. был цельнометаллический рекордный А-15. В него было вложено все лучшее в планеризме. Ламинизированный профиль, передовые технологии, полированная поверхность и другие особенности делали планер выдающимся. Он и внешне выглядел привлекательно. Крутые борта каплевидного фюзеляжа отливали матовым блеском лакированного и прочерченного многоточием электросварки дюраля. Узкие длинные крылья казались невероятно легкими. Огромный прозрачный фонарь открывал окрашенную в светлые тона кабину. И уже проверенное оперение "бабочка" придавало планеру особое изящество; такая красивая машина должна и летать хорошо.

26 марта 1960 года планер испытал С. Н. Анохин и дал ему отличную характеристику. Аэродинамическое качество А-15 достигало 40, и это открывало большие возможности для парения. Вскоре днепропетровский спортсмен Михаил Веретенников на А-15 установил два мировых рекорда. На 100-километровом треугольном маршруте он достиг скорости 111, 383 километра в час. А через месяц пролетел в заранее намеченный пункт, преодолев 714,028 километра. В том же году Веретенников на соревнованиях в Румынии набрал 5000 очков из 5000 возможных и занял первое место.

Мировые рекорды на А-15 установили Анна Самосадова (1960 год) и Татьяна Загайнова (1966 год).

А-15 побывал на авиасалоне в Ле Бурже. Пилотировала его инженер КБ Зинаида Соловей, тоже ученица Я. О. Рудницкого. Она жила в Бышеве под Киевом, во время войны немцы расстреляли ее родителей, партизан. А когда за селом летом появились планеристы Киевского аэроклуба, девушка пришла к ним в звено. Став выдающейся спортсменкой, установила на А-15 три всесоюзных рекорда. В Париже "мадам Соловей" вместе со своим планером пользовалась симпатиями посетителей.

А О. К. Антонов за планер А-15 получил от Международной авиационной федерации диплом Поля Тиссандье.

В те годы О. К. часто бывал у планеристов Аэроклуба, летал с ними и всячески их поддерживал. Когда известный спортсмен, солист Киевской филармонии Виктор Владимирович Гончаренко на А-9 установил рекорд, знаменитый конструктор сфотографировал усталого и счастливого парителя, а через несколько дней передал ему снимок с такой надписью:

"Виктору Гончаренко. Всегда стремиться жить в поднебесье. Петь, как птица, летать, как песня".

Но летать становилось все труднее, ДОСААФ чинил препятствия планеристам, и короткую, но острую корреспонденцию "Как "готовятся" поражения" в "Комсомолке" 28 ноября 1962 года О. К. завершал такими словами: "Спрашивается, до каких пор нашим планерным спортом будут руководить люди, не любящие горячо его?"

Как оказалось, долго.

Еще одна память о планеризме. У меня есть фотокопия списка сотрудников КБ, которые, значится над ним, внесли большой вклад в создание, испытание и внедрение планеров, и среди нескольких сотен фамилий есть и моя. Конечно, "большой вклад" в то важное дело я внести не мог и не успел; просто таково было внимание к людям в КБ.

На 40-летнем юбилее советского планеризма уже как журналист я подошел к О. К. Антонову и попросил сказать несколько слов о событии и планерах вообще.

Он быстро ответил:

— Морской флот развивается давно. Были фрегаты, крейсеры, линкоры, теперь появились атомные суда, а парусные яхты остаются. Так и планеры. Их будут строить и летать на них до тех пор, пока будут восходящие потоки и будут люди, стремящиеся летать. А они будут всегда.

Фразу эту я в тот же день привел в своей информации для газет, затем в книгах об О. К. А известнейший наш публицист тех лет Анатолий Абрамович Аграновский признался мне при встрече, что она ему понравилась и он ее "украл" для одного своего очерка.

Ушли в далекую историю планеры О. К. и светлые годы его крылатой юности. Там, где когда-то собиралось их задорное орлиное племя, в Коктебеле, в шестидесятые годы был создан музей планеризма. Его устроительница Любовь Петровна Печерикина прислала мне путеводитель по музейным стендам. "Дерзнувшим взмыть в небо, подобно Икару, вечная память, вечная слава!" — приводился в книжечке один из отзывов посетителей.

И это — справедливо.

Планеризм же в нашей стране не развивался, терял былые достижения, планеры не строили, и О. К. это очень огорчало. Он кому-то помогал, вместе с другими ветеранами и спортсменами подписывал письма в газеты, однако возврата в легендарные тридцатые годы не могло быть.

Сам же О. К. от яхт пятого океана уже окончательно перешел к воздушным крейсерам и линкорам.

3. Неудача и успех

Создавая первый действительно воздушный корабль, не останавливаясь и не раскачиваясь, еще в 1955 году приступили к проектированию большего, нежели Ан-8, пассажирского самолета.

Его история такова. Летом 1955 года КБ посетил руководитель страны Н. С. Хрущев. Ему все, понятно, рассказали и показали, в том числе и новую разработку под индексом "Н". Это был изящный, с круглым фюзеляжем, лайнер с двумя двигателями. В нашей мастерской его модель с настоящим искусством сделал Геннадий Макеев. Самолет был очень красив. В то время летала элегантная английская "Комета" и наш был чем-то похож на нее. И во время разговора с главой правительства главный рассказал о том, что в Америке и Англии подобные машины имеют четыре двигателя. Никита Сергеевич, известно, не мог спокойно относиться к такому отставанию, и тогда О. К. предложил создать сразу два четырехдвигательных самолета — пассажирский и транспортный. Это было экономически выгодно, и высокий гость согласился.

И вот однажды главный пришел к нам в мастерскую с А. Я. Белолипецким, взял со стола Гены Макеева выполненную им большую, в одну пятидесятую величины, модель "Н" и спросил:

— А можно ли к завтрашнему утру на модель поставить еще две мотогондолы?

Не приказал, не передал команду по инстанции, а пришел в мастерскую и спросил — в этом был весь главный. В те дни, думаю, рассматривались какие-то варианты самолета и его модель, наверное, надо было кому-то показывать.

Проработав с Геной день и всю ночь, мы к утру сдали своему начальнику модель с четырьмя мотогондолами и ушли по домам спать. Потом Гена переделал и всю модель, и она стала с новым, "коровистым", как о нем говорили, фюзеляжем. Прежнего изящества у самолета и в самом деле убавилось, зато появилось совершенно новое качество, которое оказалось решающим. А, привыкнув к новым и необычным очертаниям, поняв их техническую целесообразность, увидели и свойственную им красоту.

Наверное, предложение понравилось, и 30 ноября 1955 года постановлением правительства КБ поручили проектирование двух самолетов. Вместе с киевлянами такое же задание на пассажирский самолет, будущий Ил-18, получило и опытное, с огромными достижениями, КБ С. В. Ильюшина. Это был, пожалуй, нечастый случай конкуренции в советском авиастроении, что, понятно, тоже осложняло задачу для молодого коллектива.

Ведущим конструктором по "десятке" был назначен Н. С. Трунченков.

После перевода КБ в Киев, он должен был бы уехать из Новосибирска с основными сотрудниками, но остался в СибНИИА. Позже учился в Академии Министерства авиационной промышленности; были такие учебные заведения для не имевших высшего образования хорошо проявивших себя работников. Осенью 1955 года на всесоюзных авиамодельных соревнованиях в Тушине я спросил у Николая Степановича: после Академии — к нам? Только не к вам, сказал он. Такой ответ, объяснили мне потом, был вызван тем, что Трунченков делал планеры, а О. К., как и все, впрочем, главные конструкторы, ревниво относился к самодеятельности своих сотрудников. И вдруг через очень короткое время Трунченков оказался в Киеве.

Схему самолета в значительной мере определила предыдущая "восьмерка" и задачи будущего военно-транспортного варианта. То же высокорасположенное крыло с мотогондолами, объемистый фюзеляж с установленным на нем шасси и ориентация на работу в различных условиях и с грунтовых аэродромов. Позже эта схема стала своего рода классической, и такие самолеты назвали широкофюзеляжными; это было новое направление в мировом авиастроении.

Так же, как на Ан-8, применяли новые материалы и технологии. Если раньше вся авиационная промышленность держалась на сборке и клепке, то на антоновских машинах появились такие инженерные изюминки, как монолитные крупные детали. На самолете начали широко использовать пластмассы, и в КБ ими занимался известный изобретатель и уникальный мастер, в прошлом авиамоделист Олег Константинович Кошевой. С его помощью создавали оснастку для изготовления различных изделий из пластика, и это было большим шагом вперед.

Для повышения качества механизировали и автоматизировали технологические процессы и одновременно внедряли методы объективного контроля, которые бы исключали случайности. За всем этим, понятно, стоял главный конструктор с глубиной знаний, широтой кругозора, интуицией, умением принять правильное решение.

Ориентируясь на самый высокий результат, не отступали от задуманного. Как-то производственники, немного опоздав от графика, предложили Н. С. Трунченкову заменить в одном месте потайные заклепки на выпуклые, и тем самым наверстать упущенное время. Ведущий готов был согласиться, но тут подошел главный. Выслушав всех, он посоветовал подсчитать, во что самолету обойдется этот

компромис, и оказалось — потерей одного километра в час скорости. Производственники обрадовались: этот километр ни один прибор не отметит. Прибор не отметит, возразил О. К., но мы с вами знаем о потери. И подсчитал ущерб от такой "новации" в рублях, да еще помноженный на большее количество самолетов.

Сложнейшую машину спроектировали и построили за пятнадцать месяцев. Тогда и много лет потом сжатые сроки считались по обыкновению большим достижением, и в значительной степени это было справедливым. Но при соблюдении всех иных параметров и, в первую очередь, безопасности. С Ан-10 произошло иначе. Как потом выяснилось, за прогрессом в конструировании и технологии и динамичностью в проектировании не обеспечили надежности, и это в определенной мере привело к тяжелым последствиям.

Первый вылет на Ан-10 произвел экипаж Я. И. Верникова 7 марта 1957 года.

Штурманом в экипаже был Петр Васильевич Кошкин. В тот год ему исполнилось тридцать пять лет, в авиации он служил с 1940 года стрелком-бомбардиром, затем выучился на штурмана и с июня 1942 года летал на транспортных и боевых машинах. Выпускник штурманского отделения Школы летчиков-испытателей 1956 года, он работал в ЛИИ, а в 1957 году переехал в Киев.

На Ан-10, как и на первой "восьмерке", стояли довольно прогрессивные, основанные на последних достижениях науки и техники двигатели Н. Д. Кузнецова. Однако они имели ряд недостатков и поэтому заводские испытания самолета затягивались.

А в Запорожье уже шла работа над первым для КБ и этапным для отечественной промышленности турбовинтовым АИ-20. С самого начала Ивченко заявил, что не будет гнаться за новинками. Мы, делился он своими соображениями, возьмем дозвуковой компрессор. Лопатки поставим не дюралевые, а из нержавейки — они прочнее и при посадке на любом аэродроме самолет не повредит силовую установку. Пусть наш двигатель окажется тяжелее, зато будет простым в эксплуатации и надежным, как солдат.

Это сравнение потом прочно укрепилось за АИ-20.

Своей идеей Ивченко старался зажечь всех. С этого он начинал все частые выступления на активах, собраниях, оперативках. Он выходил к трибуне, рассказывали мне ветераны-запорожцы, и в зале уже знали: сейчас начнется агитация за турбореактивную технику. "Речь идет, — напоминал главный, — о создании отечественного двигателя большой мощности. Он должен быть надежным. Як кажуть у нас: "Візьмеш в руки, маєш вещь". Чтобы летчик не оглядывался назад: разваливается двигатель или нет".

Ивченко откровенно предупреждал: или КБ, которое раньше делало поршневые моторы, овладеет новой техникой и останется в авиации, или его закроют. Может, Александр Георгиевич и сгущал краски, но выиграть соревнование у уже известного конструкторского бюро Н. Д. Кузнецова для запорожцев значило многое. Его не останавливало и слабое производство. "Пусть конструктор всегда будет рядом с технологом, рабочим, — обязывал он всех, — и отвечает за свою деталь не только на бумаге, но и в металле". В этом, конечно, нужна была поддержка завода. Сперва ее не было. "Какой у нас может быть с ними контакт, — шутил Ивченко по поводу неважных отношений с заводским руководством. — Рыбу они не ловят, горилку не пьют и девчат не любят".

На помощь Ивченко пришли партком и парторг ЦК на заводе, а позже и новый директор Василий Иванович Омельченко, и взаимодействие было налажено. Через много лет В. И. Омельченко мне рассказывал об Ивченко и очень высоко оценивал его. "Он был, — это слова директора завода, — человеком недюжинного таланта, глубоко преданным своему делу. Что больше всего подкупало в нем, так это душевность и искренность, умение быстро находить контакты с людьми, привлекать к себе других. Он очень часто бывал в цехе, любил встречаться с рабочими. Внимательно прислушивался к их замечаниям относительно новых моделей двигателей. Сам учитывал их и учил этому конструкторов своего коллектива. Был Александр Георгиевич по натуре оптимистом, человеком веселого характера. И это тоже привлекало к нему людей".

И хотя у КБ и серийного завода в силу специфики обоих предприятий были не во всем, как и у самолетчиков, совпадающие технические, производственные или организационные задачи, Ивченко, который сам долго занимался серийным выпуском, сумел объединить два коллектива.

Все — и деловые качества Ивченко, и его душевность, искренне уважительное отношение к работавшим с ним людям, и его неиссякаемый оптимизм, и поистине комсомольский задор, и его громадная работоспособность — все служило одной цели. Трудились по десять—одиннадцать часов, часто и по выходным, и весь этот настрой шел от главного. Он так наладил систему отношений в КБ, что его помощники имели широчайшее поле деятельности и многое решали самостоятельно. Главный им доверял, а это всегда окрыляет дельного и ответственного человека.

Но и людей подбирать и воспитывать Ивченко умел. "Это, — отмечал О. К., — характерно для хороших организаторов. Александр Георгиевич не стремился все изобрести сам, подсказать все решения.

Нет, он представлял своим помощникам инициативу. Еще он обладал умением охватывать общую суть вопроса. А это очень ценное свойство для главного конструктора".

Избрав относительно простую идею АИ-20, тем не менее Ивченко и его конструкторы искали оригинальные решения. Для этого в КБ проводили глубокие исследования и эксперименты и создавали соответствующую базу. Когда только строили лабораторный корпус, главный решил сделать его большим, нежели предполагалось вначале — "на вырост". И оказался прав. Со свойственной ему настойчивостью и готовностью к сотрудничеству, он обходил и объезжал руководителей НИИ и заводов и уговаривал их заняться острыми проблемами конструкторов двигателей. Так на "Днепроспецстали" новым тогда методом электрошлакового переплава получили металл для подшипников.

А сама по себе вся эта работа прививала конструкторам вкус к поискам и формировала особое отношение к работе — не довольствоваться существующими возможностями, а добиваться того, что нужно для намеченного результата.

АИ-20 оказался просто замечательным. О. К. рассказывал: "Как только в Запорожье двигатель запустили, он начал давать хорошие характеристики. Добавляют ему топливо, и он развивает мощность четыре тысячи, четыре с половиной, дают больше — пять, еще больше — шесть. Ивченко и говорит: возьмите двигатель — он дает шесть тысяч сил. Это нас устраивало, хотя позже он такой мощности и не показывал. Просто шесть тысяч достиг на радости, но уже были очень высокие температуры и это становилось опасным".

Стремительно проектировали и транспортный Ан-12. Это, говорила Е. А. Шахатуни, был козырь КБ и возможность получить новое задание, ведь уже летал пассажирский Ил-18 и вполне резонно мог возникнуть вопрос: а зачем второй такой самолет? В новой машине почти на 90 процентов использовали конструкцию "десятки". Это дало огромный выигрыш во времени. Однако и на ней предстояло решать принципиально отличные задачи, связанные с характером будущей эксплуатации самолета.

Ан-12 предназначался для высадки на земле и с воздуха войск с личным и групповым оружием, воинских грузов, боевой и инженерной техники с сопровождающими их расчетами общим весом до 18 тонн. Прикинем: два самолета могли за несколько часов и на расстояние свыше трех тысяч километров (с возвратом, а если только в одну сторону — то вдвое больше) за несколько часов перебросить тот груз, который ранее сутками тащили железнодорожные платформы. При этом в полете Ан-12 способны сбрасывать на парашютах 15

тонн грузов или один цельный десятитонный объект. Говорить о важности таких преимуществ для военных просто не надо.

Пассажирская "десятка", известно, этого делать не могла, и надо было часть конструкции менять. Все это далось очень нелегко. Расчеты, эксперименты, натурные испытания, наконец, позволили спроектировать очень ответственные узлы машины, специальное оборудование для погрузки и выгрузки техники, обеспечить надежность в полете при десантировании.

Некоторые сложности возникали и из-за того, что самолет строился в Иркутске. Значит, уже нельзя конструктору прийти в цех, посмотреть на изготовленные по его чертежам детали и, если надо, тут же изменить или придумать что-то новое; КБ — в Киеве, а завод — в Сибири. Однако же машину собрали, поставили двигатели АИ-20 и предстояли испытания.

Полет был запланирован на 16 декабря 1957 года. День тот был морозным, и стелившаяся у самой земли дымка несколько снижала видимость, но решили лететь. Командиром корабля был Я. И. Верников, а вторым пилотом Г. И. Лысенко. Правда, Георгия Ивановича несколько задело, что ему в летной службе Министерства не доверили тот вылет, но смирился, и вместе с экипажем занял свое место.

На первый раз решили шасси не убирать и начали взлетать. Мощные силовые установки, механизированное крыло с высокими аэродинамическими качествами делали машину очень динамичной. Стремительно разбежавшись, она уже через пятьсот—шестьсот метров оторвалась от земли; такого быстрого взлета летчики даже не ожидали.

Самолет, вспоминал Георгий Иванович, нормально управлялся и, в несколько приемов убрав закрылки, перешли в набор высоты. Казалось, все складывается хорошо, но вдруг — это всегда бывает именно вдруг — появились вибрации и какие-то идущие от передней части фюзеляжа толчки. Командир сильно забеспокоился и прокричал напарнику в наушники: "Помоги построить стандартный разворот, будем производить посадку!"

Беспокойство командира Лысенко не понял. Он никаких ненормальностей не заметил. Тряска была мелкой и на его взгляд — терпимой и можно было выяснить ее причину. "Но я, — признавал потом Георгий Иванович, — преклонялся перед авторитетом Верникова и подумал, что ему виднее". Они аккуратно развернулись и благополучно сели. И хотя первый полет продолжался всего девять минут (вместо намеченных пятидесяти), летчики смогли оценить взлетно-посадочные данные, устойчивость и управляемость самолета и, конечно, работу силовых установок. Это уже было немало, и долгожданный первый вылет на заводе отметили, "как полагается в таком случае", записал Георгий Иванович.

Вскоре Я. И. Верников уехал, а со второго полета продолжать испытания поручили Г. И. Лысенко.

После нормального взлета набрали 4 тысячи метров и осторожными отклонениями рулей проверили устойчивость и управляемость самолета. Выяснили и причину тряски в первом полете — она возникала на определенной скорости, а с уборкой шасси исчезала. В течение этого часового полета проявились и главные качества машины, и прежде всего большая энерговооруженность. Сказывались 16 тысяч лошадиных сил четырех двигателей, и в самолете, запомнил пилот свое тогдашнее ощущение, чувствовался гигант.

Следующие полеты раскрывали все новые особенности машины и, как водится, обнаруживались требующие доработки недостатки. А на шестом полете возникла очень опасная ситуация. Погода в тот день была (по словам летчика) "неважнецкой" — с дымкой и поземкой и наступали сумерки. Когда самолет приблизился к земле и начал выравнивание, летчик убрал, как положено, все четыре сектора двигателя до "нуля".

Но один сектор заело, двигатель, следовательно, оставался на прежних оборотах, и машину резко накренило вправо. Лысенко тут же двинул все четыре сектора вперед, возвращая двигателям их мощь, и двумя руками быстро поставил рули на выход из создавшегося положения. Но самолет некоторое время еще продержался в крене, затем стремительно выскочил из него и завалился в противоположную сторону.

Весь самолет уже был окутан снегом и Лысенко потерял из виду посадочную полосу. Однако машина управлялась и, боясь повторить предыдущую ситуацию, летчик не убирал газ и потому приземлился за полосой. Хорошо, снег был еще не глубокий, и спокойно завершили пробег.

А на земле при виде скрывшегося в снежных вихрях самолета все замерли в ожидании самого худшего. Наконец, Лысенко услышал в наушниках неуверенное покашливание боявшегося что-либо спросить руководителя полетов и вызов на связь. Все в порядке, ответил командир. Развернувшись, он порулил на стоянку. Та отчаянная борьба ему показалась долгой, хотя измерялась секундами и у него была мокрая спина.

Когда осмотрелись, то увидели на земле полосу от консоли правого крыла. А вот колеса не оставили следа, значит — они были в воздухе. Удивительно, но летчики не почувствовали, как крыло чиркнуло по земле, таким, к счастью, касание оказалось легким.

А могло быть очень плохо, и все встревожились. Само собой, создали комиссию, но и она не могла объяснить произошедшее и,

как чаще всего бывает, предположили ошибку летчика и решили все-таки продолжать полеты. Но понимали, что возможность повторения ситуации оставалась. А поскольку практических советов в этом случае никто дать не мог, то после двух полетов по рекомендации комиссии Георгий Иванович от дальнейших полетов отказался.

В своих записках он приводит соображения технического плана. Но я их оставляю за пределами этого рассказа и обращаю внимание лишь на психологический и этический аспекты его позиции. А если он бы дрогнул и полетел на опасной машине и угробил ее и, возможно, экипаж? И тут же возникает вопрос о реакции окружающих, включая директора завода, конструкторов и многих других творцов машины на отказ от полета: а не ошибается ли сам летчик? Так что способность принимать непростое решение является непременным компонентом профессии летчика-испытателя, а иногда требует и мужества.

Лучше, чем об этом написал освоивший 124 типа самолетов М. Л. Галлай не сказать, и потому сошлюсь на него. В книге "Испытано в небе" он размышляет над подобными ситуациями и заключает: "сколь ни сложен, бессмысленно рискован, неразумен может быть полет, лететь при всех этих условиях порой бывает психологически легче, чем не лететь. Хотя, конечно, уходя по доброй воле при подобных обстоятельствах в воздух, летчик проявляет не силу, а слабость".

После длительных обсуждений выработали правильные, оценивал спустя годы Г. И. Лысенко, рекомендации, в частности, обеспечить управление передним колесом. Вскоре оформленное документом задание пошло на производство.

Главный конструктор, конечно, обо всех этих сложностях знал. Но не в его правилах было вмешиваться в такую деликатную, как принятие решения, сферу, и многие летчики-испытатели мне рассказывали о глубоком уважении к ним О. К. А еще у него была масса иных забот. Разворачивая серьезные исследования, КБ активно строило новые корпуса, аэродинамическую трубу, лаборатории статистических и динамических испытаний. Это уже была солидная фирма со всеми ее слагаемыми и с более чем двумя тысячами сотрудников. Для них возводили жилье, детские сады, другие объекты.

Сам О. К. по приезде в Киев поселился на втором этаже небольшого, похожего на барак, двухэтажного, на несколько квартир, дома неподалеку от нынешнего спорткомплекса "Антей". Он потом напишет, что всю жизнь жил на стройках, и это так, и только в Киеве

ему предоставили небольшой коттедж в том же заводском поселке в Святошине.

Этот поселок тоже доставлял О. К. немало хлопот. У меня есть копия его обращения в одну высокую инстанцию, в котором он, в частности писал, что следовало бы предложить руководителям наших промышленных предприятий жить, если не всем, то какой-то части, в рабочих поселках. Это правило следует сделать обязательным для их заместителей по социально-бытовым вопросам.

И еще главный конструктор жаловался, что в условиях нехватки воды в поселке поливаются центральные улицы и цветы.

При всей своей технической прозорливости и даже гениальности О. К., несомненно, был наивным человеком; или, как сказал мне однажды его помощник Леонид Митрофанович Гацуц, идеалистом. Потому, видимо, и написал дальше следующее.

"Мне неоднажды предлагали переехать в благоустроенную квартиру в центре города. Любопытно, что при этом товарищи, говорившие со мной об этом, мотивировали это так: "Ну зачем Вам жить в рабочем поселке? Ведь к Вам будут приходить с разного рода просьбами, Вам же покоя не дадут". Действительно, ко мне часто обращаются по различным вопросам быта, с разными неурядицами, которые случаются в рабочем поселке.

Но должен ли коммунист прятаться от рабочего класса? Закрывать глаза на его нужды, стараться уйти от трудностей, увеличив расстояние между собой и рабочим коллективом.

Я думаю, что этого делать не следует".

В Киевском государственном архиве хранятся написанные О. К. интересные документы по поводу этого самого поселка. Решением Исполкома Киевского горсовета депутатов трудящихся от 11 февраля 1958 года, читаю автограф письма к Председателю Совета Министров УССР Н. Т. Кальченко от 7 августа 1958 года, Государственному Опытно-конструкторскому бюро п/я 4 отведен участок под строительство образцового поселка площадью около 70 га. И дальше, ссылаясь на близость к аэродрому с полетами опытных самолетов, О. К. обосновывает необходимость возведения на этой территории типовых двухэтажных четырехквартирных домов. Академия архитектуры, сообщает он, разработала генеральный план застройки поселка. Однако при утверждении его проекта в городских организациях встретились трудности, так как этот проект по отдельным нормам не согласуется с принятым в июне того же года решением Совета Министров СССР. Но возможные затраты при отступлении от плотной застройки с лихвой окупятся уменьшением потерь рабочего времени благодаря созданию здоровых условий для жизни советских людей и

сокращению потребности в аптеках и больницах. И Антонов просит содействовать утверждению плана застройки жилого поселка на участке площадью в 2400 квадратных метров.

Обычная, в общем-то коллизия, когда нормы документа противоречат здравому смыслу и на том письмо надо бы заканчивать. Но О. К. не был бы самими собой, если бы ограничился, пусть и собственноручно, написанным обращением; поэтому изложил нечто вроде концепции этого поселка. Цель такого предприятия О. К. определил так: "создать образцовый, зеленый жилой район". И назвал это "социальным опытом". Затем под заголовком "Как будет выглядеть человеческое жилье при коммунизме? (в 1-й фазе)" на двух страницах изложил свое видение этого поселка.

Строительство, читаю там, должно быть качественным и экономичным. Для этого предстоит использовать передовую конструкцию домов (их спроектируют в ОКБ), стандартность, применять пластик, отходы, устранить ручную работу, сократить ремонты и не использовать древесину.

Есть и раздел "На случай войны". В нем О. К. указывает на преимущества двухэтажной застройкибез горючих материалов. К тому же — в каждой квартире — подвал. (Да, такая была жизнь, и память о недавних еще налетах вражеской авиации, от которой спасались в подвалах, сохранилась.)

О. К. идет далее и обращает внимание на "политическую сторону" идеи, а она состоит в предоставлении нашим людям возможности жить лучше — в доме с садом.

И, конечно, есть в этом проспекте эстетические соображения. Общий вид, мечтает конструктор, — парк с утопающими в зелени домами и общественными сооружениями. Прекрасно? Несомненно. Поэтому напоследок он задает вполне резонный вопрос:

"Зачем же строить иначе? Какие аргументы есть в пользу 4-этажных домов?"

В самом деле — зачем?

Такой вот подход конструктора самолетов к проблемам градостроительства.

По такому проекту на нынешней улице Туполева возвели все-таки два дома, но затем их переделали под детские садики. А вся территория вокруг КБ теперь застроена обычными зданиями. И хотя О. К. не любил всякие хозяйственно-административные дела, заниматься ими приходилось. Не упуская, конечно, из виду, самолеты.

Испытания Ан-12 показывали преимущества АИ-20. О. К. говорил, что они не отличались ювелирностью и изяществом двигателей Н. Д. Кузнецова, но были прочнее и надежнее. Вскоре АИ-20

поставили на Ил-18 и началось их сравнение в полетах. На одной конференции совместно с представителями Аэрофлота А. Г. Ивченко сказал: "Мы хотели сделать для вас простой, настоящий "солдатский" двигатель. Очень приятно, что вы также разделяете наше мнение о простоте двигателя". И в заключение добавил: "Мы запорожские казаки и делаем наверняка. Нашу Сечь Запорожскую не подведем и дадим надежный мотор".

Решение было принято в пользу "солдатского" мотора. Но еще долго в КБ его дорабатывали, увеличивая ресурс до невиданных тогда пределов — 6 тысяч часов вместо первоначально утвержденных 750. Таким показателем он как бы подтянул за собой другие двигатели и даже продукцию иных отраслей промышленности. Все это дало колоссальный экономический эффект.

Появление Ан-10 более чем на сотне воздушных линий страны было без преувеличения большим событием. Самолет по аналогии с Ил-18 "Москвой" назвали громко (и даже с претензией, надо признать) "Украиной" и он сразу стал популярным. Благодаря "десятке" Аэрофлот получил возможность перевозить большое количество пассажиров на огромные по тем временам расстояния, и не только с комфортом для них, но и с прибылью для самой Гражданской авиации.

В 1958 году на Всемирной выставке в Брюсселе Ан-10 удостоился Большой золотой медали и диплома. Модели и описания машины были представлены в Генуе, Лондоне, Нью-Йорке. Она проложила дальние трассы в США, Индию и другие страны, совершила много уникальных полетов.

Выход на линии больших лайнеров сразу изменил саму суть деятельности Аэрофлота, но не сделал ее в такой же мере качественней. Каждый, кто летал в те годы, помнит, какой уровень обслуживания был при самолетах Ил-12 и Ил-14 и как снизился он с резко возросшими благодаря новым самолетам перевозками. Как человек системного мышления, О. К. не мог этого не видеть и ограничиться только самолетами. Так в 1958 году появилась его докладная записка начальнику Главного управления ГВФ "Критические замечания по организации обслуживания". "Часто пользуясь линейными самолетами Аэрофлота, — отмечал О. К. в её начале, — я постоянно сталкиваюсь с некоторыми неудобствами для пассажиров и недостатками в обслуживании, которые можно было бы устранить во многих случаях простыми мерами".

И, как всегда, предлагал свои соображения. Они касались приобретения билета, доставки пассажиров в аэропорт и к самолету,

проблем после приземления, рекламы, формы экипажей, архитектуры аэропортов, питания пассажиров в пути. И стюардессы, по мнению конструктора, должны получать надбавку за знание иностранного языка. Но при этом следует ограничить их вес 50—55 килограммами, что сэкономит до 70 тысяч рублей ежегодно на каждом самолете.

Самолеты эксплуатировались, КБ росло, и возникла потребность в собственной летно-испытательной службе. Первым ее руководителем был Владимир Евдокимович Чеботарев. А весной 1958 года в Министерстве авиационной промышленности О. К. встретил Алексея Николаевича Грацианского.

Это был замечательный человек и авиатор. Он родился 20 марта 1905 года в Киеве, и с самого начала создания авиационного завода в 1920 году стал там работать. Стремление к полетам привело учиться в КПИ на авиационную специализацию и в знаменитый планерный кружок, из которого вышло несколько известных ученых и конструкторов, в том числе С. П. Королев.

Еще киевские энтузиасты решили построить аэроплан. Этой работой руководил бывший военный летчик Константин Калинин, и в постройке К-1 активно участвовал Грацианский. После переезда Калинина в Харьков Грацианский там стал летчиком-испытателем, и многие машины "К" создавались и испытывались с его участием. Когда в тридцатые годы началось освоение Севера, Алексей Грацианский перешел в Полярную авиацию.

Работа летчиков в северных условиях, без аэродромов, на простеньких машинах была сродни подвигу. На своей летающей лодке Грацианский прокладывал воздушные трассы, выполнял немало различных ответственных задач и даже искал в Арктике пропавший на пути в Америку через Северный полюс самолет одного из первых Героев Советского Союза Сигизмунда Леваневского. Именно Грацианский незадолго перед тем помог Сигизмунду Александровичу перейти из Полтавской школы Осоавиахима в Полярную авиацию. Однако те поиски не увенчались успехом.

Во время войны Грацианский на транспортной машине вывез около тысячи детей из блокадного Ленинграда. По его воспоминаниям, это были самые сложные полеты, ведь ему нельзя было допустить гибели своих измученных и истощенных пассажиров.

Опыт, мастерство, инженерное образование, степень кандидата географических наук и склонность к аналитической работе привели Алексея Николаевича Грацианского в Летно-исследовательский институт Министерства авиационной промышленности. В этом прослав-

ленном своими делами Институте он испытывал первые отечественные турбореактивные двигатели и тяжелые бомбардировщики, и за эти достижения стал Героем Советского Союза.

Высокий, статный, с мягкими интеллигентными манерами он, несомненно, симпатичен был О. К. и этими своими особенностями. Грацианский принял предложение вернуться в город своей молодости и стать заместителем главного конструктора по летным испытаниям. Он старательно и ответственно подбирал новое пополнение, обустраивал базу в Гостомеле и вместе с летчиками-испытателями очень много сделал для становления КБ и совершенствования самолетов, а это требовало большой отдачи.

За Ан-10 внимательно следил Н. С. Хрущев. Ю. М. Киржнер в многотиражке "Родина" поведал об одном приезде тогдашнего руководителя страны летом 1959 года в Гостомель. В вышитой украинской сорочке и соломенной шляпе, он в сопровождении свиты осматривал самолет. После пояснений первого в Гражданской авиации пилота Ан-10 П. Г. Макарова о замечательных качествах машины, важный визитер заметил: "Так что, у этого самолета нет ни одного недостатка?" Есть, ответил летчик, и рассказал о вибрациях обшивки фюзеляжа в плоскости винтов и шуме.

"Где конструктор?" — спрашивает Н. С. Хрущев. Из задних рядов выходит Антонов и, как всегда обстоятельно, объясняет гостю. Но тот со свойственной ему решительностью сразу же дает советы по устранению недостатка и на пальцах показывает, как это надо сделать. (Позже, понятно, ничего из этого не вышло.)

Тогдашнему партийному руководителю Украины Н. В. Подгорному самолет показался брюхатым и потому несколько некрасивым. Тут уж сам Никита Сергеевича вступился за Ан-10: "По-твоему, — возразил он, — брюхатый — значит некрасивый?"

В. Г. Анисенко вспоминал, как участник встречи А. Г. Ивченко с присущим ему юмором тут же отреагировал: "У моряков все, что выше пояса, считается грудью".

Под общий смех на этом обсуждение вопросов эстетики завершили.

А еще у того же Н. С. Хрущева после поездки в Америку возникла идея направить туда за подаренными ему хряком и бычком Ан-10.

Ответственный за выполнение важного поручения Алексей Афанасьевич Панченко историю поездки в колхоз для обмера (как оказалось, едва живых от бескормицы) животных и переделку салона под стойло с использованием ценных пород древесины рассказывал со смехом и грустью. Но по каким-то неведомым ему причинам тот зарубежный вояж не состоялся.

Продолжалось и официальное признание О. К. Антонова. В 1957 году он был награжден орденом Ленина. А через год его избрали депутатом Верховного Совета СССР.

В те времена статус парламентария обычно сопутствовал очень крупным должностям в партии, правительстве, армии либо выдающимся достижениям в науке, технике, культуре, в труде и в зале заседаний Верховного Совета собирался действительно весь цвет страны. Только из Киева в одни с О. К. годы союзным депутатом был хирург Н. М. Амосов.

В 1960 году О. К. Антонов стал членом ЦК Компартии Украины, и это тоже по традициям тех лет означало очень высокое положение в обществе. Тогда же его избрали и членом-корреспондентом Академии наук Украины. Помню, на встрече у О. В. Клепиковой С. Н. Анохин об О. К. сказал: "Светлая голова. Быть ему академиком". И со временем он стал академиком украинской и союзной Академий наук.

И его самолет добивался новых успехов. В июне 1960 года летчик-испытатель Ю. В. Курлин остановил сначала два левых двигателя, а потом и правый внутренний, и огромный лайнер в течение 45 минут продолжал устойчиво лететь на одном двигателе. На машине этого класса во всем мире такого ранее не было.

В 1961 году, 29 апреля, экипаж полковника Александра Федоровича Митронина на Ан-10 в полете по замкнутому 500-километровому маршруту достиг скорости 730,6 километра в час, и это был мировой рекорд.

Ан-10 постоянно совершенствовали, и 15 июня 1968 года я летел техническим рейсом Кишинев—Сочи—Кишинев на машине со 118 пассажирскими местами. Однако, рассказывал мне Н. С. Трунченков, проблемы с изготовлением кресел не позволили довести идею до конца.

Но Ан-10 принес не только большую радость, а и самые серьезные во всей жизни О. К. огорчения. А случилось так, что с этими очень популярными и признанными самолетами начали происходить катастрофы. В авиации, к сожалению, это бывает и многие конструкторы и фирмы, хотя и все делают для предотвращения неприятностей, проходят через них.

В некоторых случаях "десятка" на малой скорости при посадке начинала "рыскать".

В КБ сразу же стали изучать эти ситуации. Расчеты и эксперименты показали, что надо усилить ее путевую устойчивость. Для этого на стабилизатор навесили "шайбы", затем их сняли и поставили вдоль фюзеляжа ребра (или грани) и увеличили площадь киля. Еще предлагалось делать на крыле так называемое обратное "V"; обычно для лучшей поперечной устойчивости крылья в центре как бы

разламывают и изгибают на несколько градусов вверх. Но в условиях полета такой машины оказалось, что нужно крылья опускать вниз. Это, говорили аэродинамики, надо испытать и на "десятке", хотя ведущий да и сам главный сомневались. Но все-таки для проверки идеи Трунченков и Захаров сделали летающую модель Ан-10 и с леера запускали ее на аэродроме. Конечно, таким образом было трудно проверить гипотезу, но установили, что обратное "V" делать все-таки нужно.

Происходили катастрофы и иного характера. Заслуженный летчик-испытатель СССР Юрий Михайлович Сорокин мне говорил, что Ан-10 при выпущенных закрылках резко тянуло вниз. Понятно, у летчика были свои соображения, и он на большой высоте с минимумом экипажа, никого не предупреждая на земле, создал предполагаемую предаварийную ситуацию и определил причину, как он называл, "клевка".

О таком же случае мне рассказывал и летчик-испытатель КБ Иван Егорович Давыдов. Это был замечательный человек и большой мастер. Он родился 14 февраля 1926 года в Оренбургской области, работал слесарем, затем в армии закончил школу авиационных специалистов и служил в Омском авиационном училище. Там стал техникоми и даже научился летать. А потом был летчиком-инструктором, но покоя ему не давала иная цель. Ради нее он пробился в третий набор Школы летчиков-испытателей, после учебы в ней (1955—1957 годы) прибыл в Киев.

В тот день Давыдов на взлетном режиме двигателей на малой высоте разгонял Ан-10 с выпущенными закрылками и шасси с 220 до 300 километров в час. Выполнив задание и приземлившись, экипаж уже собирался покидать кабину, как ведущий инженер предложил сделать еще один заход: то ли ему что-то не понравилось, то ли захотел проверить какие-то данные. Такое бывает, и Давыдов согласился.

Они взлетели, и вначале все шло нормально, скорость нарастала и вдруг пилот почувствовал изменения в нагрузках на самолет. А когда на указателе скорости появилась цифра 290, снаружи прозвучал похожий на взрыв звук. Давыдов не успел сообразить, что произошло, как машина накренилась и стала резко терять высоту. Он сразу же отклонил в противоположные стороны рули и элероны, но вопреки привычным и твердо усвоенным каждым летчиком представлениям крен не прекратился, а, напротив, увеличивался, и тяжелая машина неслась к земле. Идет время, бегут драгоценные секунды и надо что-то делать.

"Убрать закрылки!", — приказывает командир. И как только закрылки встали на свои места, машина начала выравниваться, на высоте около пятидесяти метров полностью перешла в горизонтальный полет и благополучно села. На стоянке обнаружили поломку в закрылках и потом, когда уменьшили угол их выпуска, опасные явления прекратились. Но не каждый пилот обладает мастерством летчика-испытателя, и такая ситуация могла возникнуть при заходе на посадку и даже привести к катастрофе.

Как замечено уже давно, прогресс в авиации и безопасность даются очень дорого, и Ан-10 продолжали разбиваться. Одна катастрофа произошла в Харькове 18 мая 1972 года. Самолет уже шел к земле, когда километров за 20 от аэродрома он быстро начал разрушаться и все его пассажиры погибли.

"Черные ящики" на Ан-10 еще не стояли, многие обстоятельства катастроф были плохо зафиксированы и, стало быть, полностью не изучены. Вообще, считает В. Г. Анисенко, то расследование выглядело скорее судебным, чем техническим.

Через несколько лет после катастрофы А. Я. Белолипецкий мне говорил, что, возможно, самолет попал в какие-то воздушные завихрения, создающие повышенные нагрузки.

Наконец, о той трагедии мне рассказывал сам О. К. 7 мая 1977 года.

— Я был в Харькове на месте катастрофы Ан-10, — вспоминал он тот, возможно, самый черный день в жизни. — На это было страшно смотреть. Характер разбросанных вокруг предметов был непонятен. Например, вдали от места падения висели на дереве галстук, лежали тетради — то есть вещи легкие, они не могли по инерции так далеко улететь.

— Похоже на взрыв...

— Да, похоже на взрыв. А после там происходили странные вещи. Когда я был в ангаре, где комиссия осматривала остатки машины, ко мне подошел человек и сказал, что со мной хотят поговорить и просят выйти. Выхожу, иду к группе механиков, ко мне направляется один из них, и в это время появляется какой-то местный начальник и грубо прогоняет его. Тот, видимо, что-то хотел сказать, а начальнику наверно это не понравилось.

— Надо было найти того человека, доискаться, — замечаю.

— Да, надо было, — согласился О. К. — Но в той обстановке как-то не дошли руки. Все это оставило тягостное впечатление.

А Трунченков при многих с ним встречах картину предпосылок катастроф рисовал так. Когда в авиастроении перешли к монолитным

узлам, а это было большим прогрессом в технологии, то обнаружили совершенно новые и неизвестные ранее явления. На прежних конструкциях самолетов с традиционными заклепками и болтами при каких-то перегрузках металл в местах соединения мог немного сместиться и тем снять напряжение. К тому же заклепки могли срезаться и поврежденный и опасный участок легко было заметить. А вот в монолитных узлах возникшую от напряжений трещинку определить уже труднее. При их же повторениях, обычно многократных, трещинки расширялись.

Такая же точно ситуация, делился своими соображениями ведущий Ан-10, возникла на подобной машине С-130 после десяти тысяч часов налета. Но американцы ее не сняли, а лишь усилили центроплан и, сохранив даже оснастку, продолжали выпускать серийно. А "десятка" к моменту катастрофы провела в воздухе почти двенадцать тысяч часов.

Очень критически оценивала Ан-10 Е. А. Шахатуни. По ее мнению эта хорошая машина не была доведена до нужного уровня. Самолет, говорила она, мы испытали на усталость в СибНИИА. А в ЦАГИ нас не взяли, потому что были заняты туполевскими и ильюшинскими машинами. Когда мы туда привезли материалы испытаний, их посмотрели и определили, что мы испытывали не совсем правильно, ведь в СибНИИА не было возможности проверить нагрузки на взлете, в наборе высоты, при посадке, пробежке, торможении.

— А в ЦАГИ, — спрашиваю, — можно было провести такие испытания?

— В ЦАГИ можно.

— То есть, — уточняю, — если бы испытания прошли в ЦАГИ, то удалось бы катастроф избежать?

— Да. Но это уже произошла десятая катастрофа. А перед ней были девять катастроф по аэродинамическим факторам.

— "Рыскала" машина перед посадкой? — спрашиваю.

— Есть официальная формулировка, что нет нужной степени устойчивости при выпущенной механизации. Вы Пышнова знаете? (Известного аэродинамика, профессора В. С. Пышнова. — В. М.) Светлая голова. Я его лекции слушала еще студенткой. Он Антонову как-то сказал: "Вы сделали мощную хорошую механизацию, но при этом должны были обеспечить нужную устойчивость". А ведь были еще и отказы двигателей.

— Давайте уточним: неустойчивость с выпущенной механизацией — раз.

— Да.

— Отказы двигателей — два.

— Да.

— И недостаточная прочность центроплана — три.

— Да. Только той части, которая внутри фюзеляжа. Поэтому об Ан-10 нельзя говорить как о замечательной машине. Тем более, что она была снята с эксплуатации.

— А может, стоило ее доработать? Устранить недостатки, все проверить и продолжать полеты?

— Конечно.

— Следовательно, "десятка" не была безнадежной, как иногда встречалось в авиации с нелетучими машинами?

— Понимаете, есть ведь и другие причины: летчики уже не хотели летать на ней. Ну, одна катастрофа, ну — вторая. Но ведь десять! И я их понимаю. Как и Антонова, который не протестовал и не писал, что не надо снимать. А я и Рычик в прокуратуре по заведенному уголовному делу сидели перед двумя следователями по особо важным делам и давали показания. Целый день с перерывом на обед. Потом О. К. ездил в наш ЦК и нас выручил. Еще были два наших прочниста, которые занимались этими вопросами и все мы оказались обвиняемыми.

(Так что конструирование — это не только красивая работа, но и большая и реальная ответственность. Вспоминала ли Елизавета Аветовна о том, как пришла в авиацию? — В. М.)

— А с Антоновым беседовали?

— Нет, его не трогали. И его замов не трогали. Внешне он выглядел очень спокойно. И нам не давал никаких указаний, как себя вести. Вы сами знаете, сказал. И еще признал, что не видит в этом плохого продолжения. Но внутренне конечно сильно переживал.

— Между его внешним поведением и внутренним состоянием была разница.

— Очень большая. Он умел так себя вести, чтобы никто не понял, что это его касается.

— Вообще жизнь его была нелегкой. Ему доставалось?

— Да.

Судить же О. К. действительно собирались. Он говорил мне, что в это же время на минском радиозаводе произошел взрыв, руководителей завода судили и везде начали наводить порядок — вот он и попадал под общее настроение.

Н. С. Трунченков мне рассказывал, что когда в Москве обсуждался этот вопрос, Антонова защитил Н. В. Подгорный. Он отметил, что нельзя винить одного главного конструктора, а надо смотреть шире и разобраться в целой системе работы предприятий, научно-

исследовательских организаций, которые участвуют в создании самолета. Но аэрофлотовцы нажали на нашего министра, тот — на шефа и он, скрепя сердце, согласился машину с эксплуатации снять.

Другая причина прекращения эксплуатации Ан-10 могла быть вот в чем. Н. С. Трунченкову о ней рассказывал один аэрофлотовец, после того, как они немного выпили: "Машины такого же класса, Ил-18, садятся на хороших аэродромах и на них меньше шансов для всяких неприятностей, а в случае надобности можно как-то помочь. А вашу "десятку" мы гоняем по всяким дырам и всегда боимся: чем это кончится?"

В. Г. Анисенко дал мне материал, в котором приведены такие слова одного из первых командиров корабля В. В. Кирюхина: "Мы летали на Ан-10 повсюду. К примеру, в Виннице садились на высохшую после дождей разбитую грунтовую площадку, сильно смахивающую на терку. Боялись за язык и зубы. Другой бы самолет давно бы развалился, а Ан-10 выдерживал".

Вот вам и гонки "по всяким дырам".

Потом, говорил Н. С. Трунченков, на всеобщее несчастье, а на наше, если можно так выразиться, счастье, упали два Ил-18, Ту-104 и Ту-134. Даже Ту-154 погиб из-за центроплана. Но его не сняли. А его центроплан после двух тысяч циклов нагрузки в СибНИИА разрушился. Это примерно пятьсот часов налета. И на Ан-12 после тех же, что и с "десяткой", двенадцати тысяч часов произошла та же ситуация, но их усилили и они летают. И все-таки, признал раз Н. С. Трунченков за дружеским столом, "был и наш грех".

"К тому же, — говорил он мне при другой встрече, — наш шеф имеет не такой, как у многих, характер: не пьет со всеми, не гуляет. Да и вообще с Аэрофлотом у нас не ладятся отношения и у меня нет особого желания заниматься пассажирскими машинами. Думаю, и у шефа тоже, — кивнул в сторону окон кабинета генерального. — Чуть только выйдет из строя какой-нибудь концевик (концевой выключатель. — В. М.), тут же шлют рекламации чуть ли не министру. А с Военно-транспортной авиацией работать лучше".

Кроме того, в газете "Воздушный транспорт" я прочел интервью с инженером ГосНИИ Гражданской авиации, кандидатом технических наук О. К. Труновым об испытании Ан-10 после снятия их с эксплуатации. В полетах на пространстве от Киева до Норильска причину катастроф установили в обледенении стабилизатора. (Именно это произошло во Львове. — В. М.) "Последующие исследования, — цитирую инженера, — в аэродинамических трубах и летные испытания показали, что это явление носит общий характер и касается не только

Ан-10, но и ряда других эксплуатировавшихся отечественных и зарубежных машин. Его пришлось учитывать уже при проектировании и летных испытаниях новой авиатехники".

Для всего КБ это было очень тяжелым уроком. Трагические события долго (а может — и всю жизнь?) не отпускали и О. К. Антонова. Е. А. Шахатуни вспоминала: "Он очень переживал. Особенно ночью. После того, как мы уже разъехались, говорил, что когда ночью дома раздавался телефонный звонок, то думал, что опять что-то разбилось".

Представить себе это состояние человека, а особенно О. К., разумеется, невозможно. Так что ореол славы авиационного конструктора стоил очень дорого. И все-таки его Ан-10 оставил заметный след в мировом самолетостроении и дал первый импульс к созданию широкофюзеляжных пассажирских самолетов; сейчас на таких машинах летает весь мир.

Испытанный же и доведенный Ан-12 работал хорошо и был высоко оценен знатоками. Н. С. Трунченков рассказывал, как во время представления Ан-12 в ЛИИ оказалось, что нет трапа. Он направился за помощью в соседний ангар и там увидел самого А. Н. Туполева. Поздоровались. Трапа, вот говорит, нет. Генеральный подзывает кого-то из своих сотрудников и приказывает: "Дать им трап". А потом подошел к машине и спрашивает: "Кто хозяин?" Я, отвечает Трунченков. "Ну, показывай", — старик едва ли не ко всем обращался на "ты". — Покажешь?" Конечно, Андрей Николаевич. "Ну, пошли".

А ведь он интересовался не всеми машинами. Когда А. Н. Туполева спросили, добавил Н. С. Трунченков, кого из теперешних конструкторов он считает самым стоящим, патриарх авиастроения назвал Антонова.

Ан-12 произвел в Воздушно-десантных войсках настоящую революцию. 18 июня 1971 года на заседании Научно-технического совета КБ, в честь его 25-летия, командир первой освоившей Ан-12 дивизии М. П. Заика говорил, что летать на этих машинах не только служебный долг, но и большое удовольствие. Мы летали в полярную ночь, над Антарктидой, возили грузы в различные страны, совершили перелет, равный расстоянию вокруг земного шара. Крылья пехоте дали вы, сказал он. А заместитель командующего Воздушно-десантными войсками генерал И. И. Лисов признал: наша мощь зависит от ваших крыльев. Затем он поделился впечатлениями от увиденной буквально два дня тому назад на учениях "Юг" картиной, когда сотни самолетов за 30 минут высадили дивизию из 8 тысяч человек и 108 единиц самоходной техники. Вот что вы сделали для десантных войск, заключил генерал.

Но не только военным целям служил Ан-12. Его сразу же поставили на линии Аэрофлота и в газетах появились фотографии самолета, принимающего на борт фрукты для северян.

Интересный полет состоялся в Индии. Там предстояло перевезти тяжелый трактор для дорожных работ. Аэродром в месте посадки располагался на высоте 4000 метров и был окружен горами. Американцы признали его непригодным для своего, одного класса с Ан-12, С-130 "Геркулеса". Тогда решили пригласить советскую машину, а пилотировать ее поручили Ю. В. Курлину.

— Раньше, — рассказывал летчик, — Ан-12 не приходилось взлетать с такой площадки, и невольно возникал вопрос: как он себя поведет. И вот настал день полета. Идем на высоте девяти тысяч метров, а до гребней Гималайских гор всего три-четыре тысячи метров. Вершины отдельных пиков кажутся совсем близкими. Осмотрев вокруг лучом локатора, штурман сообщил: "Мягких скал не обнаружено, все твердые".

Рассмеялись шутке, и, подойдя к нужной точке, Курлин буквально спиралью стал ввинчиваться в каменный колодец с аэродромом на его дне. Машина проваливается вниз, но в последний момент летчик выравнивает ее и вот уже катятся по земле. Нелегко было и взлетать. Но почти перед самой скалой летчики оторвали колеса от земли и резким набором ушли в высоту.

В те годы немало писали о различных гуманитарных рейсах Ан-12, например, в ту же Индию, когда вместо ста беженцев летчики брали на борт по сто тридцать, сто пятьдесят и, наконец, сто восемьдесят.

Ан-12 пришел и в Полярную авиацию. Эта героическая организация еще оставалась в нашей стране, и ее асы водили тяжелые транспортные машины по ледяным полям Арктики и те, первыми в своем классе, садились на дрейфующую льдину. Мне чуть не привелось с группой технарей лететь на Ан-12 в 1958 году на полярную станцию "Северный полюс-6" для ремонта застрявшего там бомбардировщика Ту-16 из нашей дивизии и мы с ворохами полярного обмундирования недели две ждали на аэродроме свой борт. Но пока начальство что-то решало, льдина под станцией подтаяла, сажать на нее тяжелый Ан-12 стало опасным, и тот полет, к сожалению для меня, не состоялся.

На всех же северных просторах этот выкрашенный в яркий цвет Полярной авиации и поставленный на лыжи самолет работал долго и успешно. Для неё даже сделали специальную модификацию с дальностью 7600 километров.

В декабре 1961 года Ан-12 и Ил-18 перелетели из Москвы в Антарктиду, и этот рейс широко освещался в прессе. Для работы на ледовом континенте для Ан-12 спроектировали убирающиеся лыжи с азотногидравлической стабилизацией в полете. Там он летал на станцию Восток, а это 1400 километров от Мирного и высота 3 500 метров над уровнем моря при температуре минус 30—40 градусов. Оборудованный под лабораторию, самолет выполнил большой объем исследований.

2 февраля 1962 года обе машины вернулись в Шереметьево. "За весь путь туда и обратно, — писал командир корабля Б. С. Осипов, — в нашем бортжурнале не появилось ни одной записи о какой-либо поломке или изъяне".

За этот перелет командиры кораблей были удостоены звания Героя Социалистического Труда.

Летали Ан-12 и в других, трудных для авиации, местах. А всего было выпущено более 1200 этих машин и экспортировались они в полтора десятка зарубежных стран.

О. К. всегда считал, что создать новую машину — мало; пройдет время, и сегодняшняя техника окажется вчерашней. Отказаться от нее во имя более современной? Но ведь это будет бесконечно и очень расточительно. Не лучше ли машину модифицировать так, чтобы она оставалась рентабельной и отвечала новым требованиям? Вот и любят в КБ доводку. "Машина давно уже летает на линиях Аэрофлота, — писал О. К., — а мы продолжаем доводить ее, улучшать летные качества, повышать надежность. С этой целью строится опытная серия в пятьдесят самолетов и на ней мы последовательно отрабатываем конструкцию. Но все же окончательное подтверждение наших расчетов мы получаем в массовой эксплуатации. Даже самые изощренные программы испытаний не предугадают всех случайностей, которые могут возникнуть. Поэтому мы внимательно следим буквально за каждой машиной".

Сам О. К. Антонов пользу от доводки понял давно. Кто знает, какими бы были успехи нашего довоенного планеризма, если бы руководитель планерного КБ увлекался лишь новыми машинами и пренебрегал доводкой старых?

Благородное, безусловно, дело совершенствование работающих на линиях самолетов, но отнюдь не простое. Оно зачастую мешает серийному производству, добавляет хлопот эксплуатационникам и имеет не одних сторонников. Тем не менее, почти все "Аны" проходили этот сложный путь и в их названия включены буквы "М", "А", "Б" и другие. Они появлялись после доработок и означали пере-

ход самолетов в новое качество. В мировой авиации немного примеров, когда у одного конструктора было бы столько вариантов.

Не обошла печальная участь и Ан-12. По свидетельству уже упомянутого О. К. Трунова, в ГосНИИ их испытали на больших углах атаки в условиях обледенения. В результате установили причины четырех катастроф и разработали рекомендации, как исключить их повторение.

Когда катастрофы Ан-10 я обсуждал с Е. А. Шахатуни, то спросил и об Ан-12, которые летали гораздо успешней. "Двенадцатая" — это другое дело, — ответила Е. А. — Это была военная машина, в очень дисциплинированном окружении и эксплуатировалась не такой публикой, как Ан-10 в тогдашнем Аэрофлоте".

А после катастроф О. К. настоял на строительстве в Киеве регионального комплекса прочностных исследований. Со временем он по объему работ, оснащенности и квалификации кадров стал вровень с аналогичной структурой ЦАГИ. Были созданы аэродинамическая труба, лаборатории для стендовых испытаний силовых установок, гидравлических и воздушных систем, для самолетного оборудования. Их возглавляли Б. А. Бондарь, В. А. Гарвардт, И. М. Морозов, О. В. Флоринсикй, И. А. Ястребов и другие. Так создавалась и расширялась антоновская школа. К решению возникавших проблем были подключены институты и научно-производственные объединения всей страны, и в этом тоже заслуга О. К. и его коллег.

Ан-8, Ан-10 и Ан-12 стали этапными для авиационной науки и промышленности Советского Союза. Один из авторитетнейших специалистов КБ доктор технических наук В. Ф. Ерошин в сборнике "Генеральний конструктор О. К. Антонов" оценил их как толчок в развитии ряда направлений авиастроения.

4. Универсальность и надежность

Следующей совместной работой О. К. Антонова и А. Г. Ивченко и их КБ стал самолет Ан-14 с поршневыми двигателями АИ-14.

Его идея была довольно простой и одновременно сложной — возить семерых человек на короткие расстояния с необорудованных площадок. В этом он должен был заменить Ан-2, ведь поднимать в воздух людей на одномоторном самолете в мире считается неприемлемым, и только уникальные качества "Аннушки" позволяли избегать неприятностей, хотя они, пусть и не по вине машины, случались.

Ну, какой Ан-2 пассажирский самолет, удивлялся сам О. К. Это, честно говоря, большая консервная банка с крыльями и "комфорт" на уровне трудных военных лет. Уже давно назрела потребность в

более комфортабельном и быстром самолете, способном пользоваться одними с Ан-2 аэродромами. Надо было создать взамен Ан-2 самолет для трудной, но очень нужной работы в любой области, в районе, вплоть до колхоза и села.

То есть — опять острое понимание потребности и стремление делать то, что нужно. В журнале "Авиационная промышленность" (1961, № 9) О. К. раскрыл экономические предпосылки создания Ан-14, и на графике показал зависимость эксплуатационных характеристик самолетов от себестоимости тонно- и пассажирокилометров и величины разбега. Таким образом "родовое" качество взлетающих с коротких полос "Анов" из сугубо эксплуатационных характеристик становилось экономическим фактором.

В опубликованном журналом "Наука и жизнь" материале "Так рождалась "Пчелка" О. К. рассказал ее историю.

Четырехместный самолет короткого взлета должен был быть, по замыслу О. К., по своим возможностям близким к вертолету. (Именно такие разговоры, вспомним, ходили в планерной бригаде по поводу занятий А. Ю. Маноцкова и его, хранившихся в "секретном" чемоданчике, чертежей и расчетов "Елки".) Но первый отзыв специалистов на его предложение "был, — заметил О. К. — краток и выразителен: "Этого самолета мы строить не будем".

Добившись с большим трудом рассмотрения проекта экспертной комиссией, О. К. получил положительное заключение, но с оговорками и таким выводом, который отвергал весь проект. А тем временем у КБ были более масштабные дела, и к старой идее вернулись лишь в 1956 году.

Общая концепция машины предполагала способность взлетать с мягких грунтовых площадок и для преодоления возможных препятствий очень круто набирать высоту. Еще она должна была хорошо управляться на малых скоростях при отказе одного двигателя. Уже потом, на юбилейном заседании НТС 18 июня 1971 года, с участием большого количества крупнейших авиационных специалистов, генеральный назвал это труднейшей задачей.

Все эти и другие требования обусловили схему машины: высокоплан, два больших, частично находящихся в струе винтов, киля, подкосы под крыльями, низкое и неубирающееся шасси. Во многом машина вышла непривычной, но такая форма полностью соответствовала ее "содержанию".

Ведущий конструктор машины Н. П. Смирнов вскоре уехал в Китай и передал ее В. Г. Анисенко. По мере работы количество мест увеличили до шести и вносили другие изменения в ответ на разноречивые иногда требования представителей Гражданской авиации.

Поскольку намечалось широкое применение самолета, то его назвали "Пчелкой".

Первый полет на новой машине провел 16 марта 1958 года полковник Владимир Николаевич Изгейм. 1923 года рождения, москвич, он участвовал в Великой Отечественной войне, служил в строевых частях, в 1948—1950 учился в первом наборе Школы летчиков-испытателей и с 1950 года работал в ЛИИ. Он проводил испытания двигателя АИ-20 на летающей лаборатории Ту-4 и в 1967 году стал заслуженным летчиком-испытателем СССР.

Машина сразу же хорошо себя проявила, была легка в управлении и настолько устойчива, что на малой скорости пилот даже не опасался срыва в штопор. Но эта необычность, как ни странно, создавала и немалые препятствия и только участие в смотре машины министра обороны СССР Р. Я. Малиновского и его высокая оценка позволили в 1963 году запустить "Пчелку" в серию на заводе дальневосточного города Арсеньев.

Затем ведущими по машине были Ю. М. Киржнер и В. Е. Линкевич. Они и все, кто с ними работал, сумели в задаче выделить самое главное и создать самолет с удивительными качествами.

Но О. К. всегда стремился расширить применение своих машин и хотел направить Ан-14 в народное хозяйство. Чтобы показать его способности, даже провели такой эксперимент. На карте Киевской области отметили 63 населенных пункта и Ю. В. Курлину предложили там приземляться, не спрашивая заранее о возможностях посадки и не далее 300—350 метров от околицы. За три круга летчик обошел эти места.

"Пчелка" подвергалась самым жестким испытаниям, и однажды Терский попытался взлететь со свежевспаханного поля. Но переднее колесо зарывалось в мягкий грунт и самолет не сдвигался с места. После той неудачи на "Пчелке" появились широкие колеса. Тем не менее, при всех своих качествах, на гражданские линии машина широко не выходила: уже в моде были реактивные и турбовинтовые двигатели, а поршневые сходили со сцены.

В то же время О. К. и его КБ искали ответ на другую острую потребность воздушного транспорта. Если Ан-10 и Ил-18 летали на довольно дальние расстояния, то на средних линиях по-прежнему работал старые Ли-2, Ил-12 и Ил-14 с поршневыми двигателями и невысоким комфортом для пассажиров. Кто летал на них, помнит неизбежную болтанку на "воздушных ямах", частые посадки и тесноту салона. А бывало, пассажиры (на Ли-2) вообще располагались и на укрепленных вдоль бортов жестких и неудобных сидениях. Это, кстати, была проблема для всех стран.

Поэтому правительство СССР приняло решение поручить киевскому КБ проектирование нового самолета для перевозки 50 человек на межобластных линиях до 750 километров со скоростью 500 километров в час, способного устойчиво и безотказно работать с грунтовых площадок. Значит, понимали конструкторы, этот самолет тоже должен быть неприхотливым и с автономным запуском.

К проработке будущего Ан-24 приступила недавно образованная бригада перспективного проектирования под руководством Александра Аркадьевича Борина. Это был давний соратник и друг О. К., они еще с планерной юности были на "ты" и Борин даже до войны был женат на сестре Антонова Ирине. Но по клеветническому доносу в тридцать седьмом его арестовали. Сейчас я знаю, что ему в лагерь О. К. Антонов и Е. А. Шахатуни отправляли посылки, а после освобождения в 1955 году О. К. пригласил Борина в Киев. Невысокого роста, сутуловатый, в очках, он, по отзывам знавших его людей, был талантливым специалистом и очень порядочным человеком. Вот ему главный и поручил первые наброски самолета, не зря его подразделение еще называлось бригадой общих видов: там самолет обретал свои первые очертания.

Прежде всего, конечно, обратились ко всему опыту прошлых лет. Так была выбрана классическая схема высокорасположенных крыльев. Их мощная механизация должна была обеспечить подъемную силу на малых скоростях и разбег не более 600 метров.

И двигатель АИ-24 на новую машину А. Г. Ивченко делал на основе прогрессивных идей, во всеоружии накопленного опыта, с применением новых, специально созданных по заказу КБ, материалов. И, конечно, ориентировались на достижение высокой надежности.

Двигатели располагались в крыльевых мотогондолах и в них же размещались основные стойки шасси, что придало машине иной, по сравнению с предыдущими "Анами", силуэт. Винты имели режим пасивного реверса для сокращения пробега после посадки.

Еще собрались отказаться от заклепок. Их применение в авиации было привычно, но сверление тысяч отверстий в обшивке ослабляло ее, усложняло герметизацию и создавало массу иных проблем. Это, разумеется, понимали многие авиаконструкторы и не раз пытались найти заклепкам замену, например, клей. Но здравый смысл и практика заставляли задуматься: не слишком ли рискованно? Так ведь у нас еще никто не делал. Не лучше ли по старому?

— Нет, — убежденно отвечал О. К. осторожным оппонентам. — Будем строить по новой технологии. Кто-то должен быть первым. Почему не мы.

Добиться успеха в решении какой-нибудь задачи, считал О. К., можно лишь освободившись от всего случайного, наносного, второстепенного, в том числе и от моды. А все доводы о необычности технологии относились ко второстепенным факторам, основной же была потребность в экономичном, универсальном и надежном в эксплуатации самолете.

Клей для металла уже был. Но одно дело применять его в не ответственных, без большой нагрузки, местах, а другое — заменить весь проверенный метод сборки, и где? — на самолете. Поэтому при отработке новых технологий склеенные панели тщательно испытывали на прочность. Клей выдерживал, а собранные на нем детали рвались по живому металлу, не по шву.

Тем не менее решили застраховаться и пройтись по местам склейки точечной сваркой. Но применяемый в авиастроении дюраль плохо поддается свариванию, и попытки в разных странах преодолеть этот барьер несовместимости ни к чему не привели. А идея весьма перспективна. Обратились за помощью в Институт электросварки имени Е. О. Патона АН УССР и там под руководством академика Б. Е. Патона нашли нужный способ. Конечно, отмечал О. К. в статье "Перспективы применения сварки в самолетостроении" в журнале "Технология и организация авиапроизводства" (1962, № 6), для этого надо было бы осуществить многолетние исследования. "Однако предварительное опробование новых соединений в конструкциях, особенно проверка их поведения при циклических нагрузках дало основание провести эксперименты в более крупных масштабах и начать производство самолетов, силовой набор которых представляет собой клеесварные конструкции".

Так на Ан-24 была применена клеесварная сборка. Большая заслуга в освоении новаций принадлежала главному технологу Г. Г. Кантеру.

Суть технологии Антонов рассматривал широко, с учетом целого ряда факторов, включая психологические. Он призывал думать не только о будущей функции детали или технических параметрах, но и об условиях ее изготовления; то есть — учитывать требования технологии в самом процессе проектирования. Еще готов был поделиться своими соображениями с широкими массами читателей; в нем всегда жило это стремление приобщить к новым знаниям других. О. К. был не просто инженером, а и философом авиационного конструирования, и это стало отличительной чертой его творчества.

"Представьте себе, — говорил О. К. журналистам "Недели" Г. Мусаельну и Н. Мокиенко, — как ее (деталь. — В. М.) будут строгать,

фрезеровать, сверлить, полировать, собирать, наносить антикоррозийные покрытия. Иначе говоря, конструктору надо мыслить технологическими процессами. Качество труда конструктора оказывает влияние на производительность труда рабочего, который будет изготавливать деталь.

Вместе с тем технология — не только обстоятельство, затрудняющее работу конструктора, она и помогает. Если дать конструктору полную свободу, то ему придется долго раздумывать над тем, как должна выглядеть наивыгоднейшая форма предмета, который обладает наименьшим весом и способностью выдержать заданное усилие. Технология же вносит элемент определенности, сокращает выбор. Пользуясь технологическими таблицами, расчетами, почти всегда можно подобрать материалы, форму изделия, которые лучше выдержат заданную нагрузку".

Конструктор, продолжал О. К. далее, по возможности должен мыслить не статистическими понятиями, а процессами. Когда вы формулируете технические условия, обдумываете, как должен выглядеть тот или иной предмет, то или иное изделие, узел, представьте его в работе. И для наглядности нарисовал перед журналистами такую картинку.

"Вот подходит механик, открывает лючок отверткой. А нельзя ли сделать так, чтобы открывать просто рукой? Отвертку надо носить, она может порвать карман, и вдобавок ее можно забыть, придется искать, теряя на это время. Значит, лучше такой лючок, который открывается рукой. Представьте себе, как он открывается. Может быть, механику надо для этого встать на цыпочки — это плохо. Словом, ни одна "мелочь" не должна быть упущена".

О. К. неспроста взял слово мелочь в кавычки; при обслуживании самолета их не бывает, ведь забытый внутри него инструмент, случалось, приводил к катастрофам.

Любое серьезное технологическое новшество всегда вызывает изменения в той производственной цепи, куда оно входит составным звеном. Так было и на тот раз. Клеесварное соединение позволило собирать самолет из больших панелей. В центральной секции машины, к примеру, их стало восемь вместо нескольких сотен по прежней схеме. Но чтобы их изготовить, понадобились прессы с колоссальным давлением 75 тысяч тонн, химическое фрезерование и многое другое из передовых на то время достижений науки и техники.

Новые технологии не только ускоряют или облегчают сборку; они ее облагораживают. Взять хотя бы клепальные работы. В сборочном цехе пулеметные очереди пневматических молотков и визги

дрелей создавали неумолчный шум, и печально известные "глухари" встречались не только среди котельщиков. Иное дело склейка. Участки клеесварных соединений напоминали скорее лабораторию, нежели цех. Не говоря уже о предотвращении отклонений от норм в зависимости от квалификации, ответственности или состояния рабочего.

Поскольку машина предназначалась для массовых перевозок в сложных условиях, ведущий конструктор А. И. Шиврин и его соратники стремились сделать ее не только удобной, но и надежной. Если раньше прочность проверяли статическими испытаниями, а проще говоря — нагрузкой, иногда до разрушения, конструкции (в былые времена, повторю, С. В. Ильюшин на "Городе Ленина" это сделал своим плечом), то Ан-24 уже испытывались циклами взлетов и посадок, при которых накапливается усталость всего самолета и его узлов.

В октябре 1959 года О. К. Антонов в торжественной обстановке разбил о стойку передней ноги самолета традиционную бутылку шампанского, створки цеховых ворот медленно поползли в стороны, заурчал мотор тягача, и самолет, мигая бортовыми огнями, медленно покатился в сторону летного поля.

Правда, результаты взвешивания показали, что машину немного перетяжелили. Но это не остановило испытания, и первый вылет машины запланировали на 20 октября. Командиром экипажа был назначен Г. И. Лысенко, а вторым пилотом Ю. В. Курлин. Еще в экипаж входили штурман В. Н. Попов, бортинженер А. А. Круц, бортрадист П. С. Мельниченко и ведущий инженер по летным испытаниям Я. И. Рыжик.

В тот день никто ничего не объявлял, однако все знали о предстоящем полете и уже с утра на аэродром потянулись работники КБ и завода. Этот день, помню, был пасмурным, но все пространство вокруг стоянки и взлетно-посадочной полосы постепенно заполнялось людьми. Время шло, самолет стоял довольно далеко, и со стоянки не было видно всего происходящего возле него.

А там, вспоминал потом О. К., он подошел к летчикам и, поздоровавшись, спросил, проверялись ли действия триммеров?

Триммер — это небольшие плоскости на элеронах и рулях, которые отклонением в тут или иную сторону позволяют в полете поддерживать положение рулей.

— Да, — ответил Лысенко. — Действуют нормально.

О. К. же хорошо знал важность проверки. Бывало, летчик накручивает триммер от себя, чтобы самолет опускал нос, а получается наоборот. И если не сразу поймут, в чем дело, могут произойти большие неприятности, вплоть до самых худших. По этой причине,

например, после войны разбился английский пассажирский самолет "Авро" с экипажем, главным конструктором и еще несколькими людьми.

— Давайте-ка еще раз проверим действие триммеров, — предложил главный.

Проверили. На элеронах — правильно, на руле поворота — тоже. Принимаются за руль высоты. Механик из кабины командует:

— Триммер от себя!

— Опускается, — докладывает наблюдатель у хвоста машины.

— Что опускается? — спрашивает понявший ситуацию О. К. — Триммер или руль высоты?

Оказывается, не договорились заранее о терминологии — что опускается. Так на опытном самолете перед самым стартом обнаружилось обратное действие триммеров! Понятно, опасный дефект тут же устранили.

Наконец, стало слышно, как заработали двигатели. Вначале на малых оборотах, затем они нарастали, и над стоянкой уже несется их мощный звук. К нему все внимательно прислушиваются, и вот машина покатилась по полосе. В это время летчики проверяют управляемость самолета, приемистость двигателей, работу тормозов, а при скорости 150 километров — и действие рулей. Все, видимо, было в норме, и самолет развернулся. Обороты увеличивались и было ясно, что самолет собирается взлетать и точно: он вдруг побежал по полосе и — поднялся в воздух.

— Видно птицу по полету, а самолет по взлету, — говорил О. К. — По тому, как он взлетает, можно судить о его качествах, ответив на девяносто вопросов из ста, которые встают перед полетом.

А командир корабля свои впечатления о том полете запомнил (и записал) так:

"Несмотря на сложность и напряженность момента, взлет самолета прошел как-то неожиданно просто и необычно легко. Самолет устойчиво держался в воздухе, никуда самопроизвольно не валился и не кренился. Четко работали двигатели, и не ощущалось никаких вибраций. Но напряжение не спадало, были натянуты, как струны, наши мускулы и нервы... Касания, как такового, никто не заметил и не ощутил. Получилась, что называется, классическая и отличнейшая посадка самолета, которая так мила сердцу каждого летчика. Торможения колес почти не потребовалось. Потихоньку заруливали на стоянку. А наши сердца ликовали. И нам казалось, что мы уже давно летаем на этом самолете. После остановки винтов можно было нам отстегнуть ремни, откинуться на спинку сидения, закрыть глаза и вздохнуть с великим облегчением".

Когда летчики вышли из самолета, радостное состояние охватило всех. Перед нами, вспоминал Г. И. Лысенко, стоял О. К. Антонов. "Ему очень нужным было первое слово летчика о новом самолете. И мы с удовольствием произнесли эти первые слова".

Но вскоре не подтвердилось рассчитанное аэродинамиками качество. Вместе с лишним весом это отразилось на скороподъемности самолета при отказе двигателя. Как водится, стали искать виновных, и таковыми оказалась бригада А. А. Борина. Считается, что главный его не защитил, и этот совестливый человек уволился. К сожалению, когда я через много лет встречался с Александром Аркадьевичем в его небольшой квартире на Юго-Западе Москвы, до той ситуации мы не добрались.

А в то время решили продолжить испытания Ан-24 и добиться безопасности полета с одним двигателем. Еще улучшили аэродинамику, а запорожцы по просьбе киевлян увеличили взлетную мощность двигателей.

Машину испытывали дальше, и обнаружили тряску руля направления. Возникала же она в необычных условиях — при остановленном винте и сразу показалась несущественной. Но летчики, по словам Лысенко, хотели выпустить самолет из своих рук "без единого пятнышка", и пригласили в полет О. К. Они понимали необычность своего предложения: самолет опытный, и на нем положено летать только обученному, прошедшему парашютную подготовку экипажу. Но главный согласился без колебаний. В том полете он управлял машиной в критическом режиме и понял причину тряски. Дефект был устранен. Затем на испытания пошли еще несколько "двадцатьчетверок", и хотя некоторые параметры все же не удались, машину передали на государственные испытания и рекомендовали к массовому производству.

Весной 1962 года экипаж летчика-испытателя Киевского авиазавода Ю. М. Сорокина поднял в воздух и первую серийную машину. Пройдя испытания, она ушла на трассы, и ее первый пассажирский рейс был из Киева в Харьков. Вскоре Ан-24 связал в единую транспортную систему множество небольших городов, и это был уже другой, более высокий, уровень авиатранспорта в Советском Союзе. А это в свою очередь давало стимул к развитию экономики.

Но на этом работа конструкторов не завершилась. Машина совершенствовалась, в процессе эксплуатации внимательно следили и за самолетами-лидерами и в итоге получили замечательный самолет с одним из наибольших в мировой практике ресурсов.

Появление нового самолета заметили, и в начале 1961 года журнал "Флюгвельт" (ФРГ) признал: "Не только большие авиакомпании

запада ищут идеальный тип самолета для замены ДС-3 (транспортный "Дуглас"и наш Ли-2. — В. М.), но и Аэрофлот хочет заменить Ил-14. Поэтому коллектив конструкторского бюро Антонова за очень незначительное время спроектировал и построил турбовинтовой самолет короткого радиуса действия... Хотя об Ан-24 еще известно мало, можно предположить, что Антонов приблизился к идеальному самолету для замены ДС-3".

КБ продолжало развиваться, в него приходило пополнение, и О. К., зная важность выработки у молодежи правильного понимания сути своей профессии, в 1962 году выступил с докладом "Некоторые вопросы проектирования" на конференции молодых специалистов.

Довольно объемное, занявшее, наверное, до полутора-двух часов, это выступление я бы назвал манифестом конструкторской деятельности; содержащим не только суждения о ней самого оратора, но и обращенные к молодежи размышления о вхождении в этот мир.

Оригинальный, с наглядными примерами, оформленный отличным языком, доклад указал слушавшим главного молодым специалистам очень четкие ориентиры будущего профессионального совершенствования. А еще открыл возможность для довольно высокой самооценки своей работы; не просто обыденное, порою скучное и рутинное дело создания чертежей каких-то деталей или узлов, а именно творчество со всеми присущими ему особенностями.

Именно как о творце только и мог подумать о себе молодой человек после таких слов: "на нас общество возлагает огромную ответственность потому, что от нашей работы, работы людей, которые называют себя конструкторами, зависит будущий облик нашей страны, уровень производительности труда и многое, многое другое". А в качестве нетворческого подхода О. К. привел архитектуру. "Архитекторы, — сказал он, — это люди, зачастую неправильно обученные. Вместо того, чтобы начинать конструирование с назначения вещи, они начинают с внешней формы". И назвал в доказательство здание Горсовета на Крещатике.

Догадываюсь, как воспринимал заполненный молодежью зал элегантного и очень моложавого, красивого, прекрасно выступающего главного, который говорит об очень важных и, вероятно, новых, не слышанных аудиторией ранее, в институтах, вещах. О соотношении статики и динамики. О необходимости экономить во всем. О рецептах конструирования. О взаимосвязи с искусством ("это прежде всего наука, но в какой-то мере и искусство"). О роли интуиции. Об

ошибках конструирования. О модных течениях. О тактике конструктора. О некоторых принципах конструирования. И я не могу не привести из одной из таких главок, "Красота в технике", следующие слова: "вкус, понимание красоты — вещь чрезвычайно полезная и экономически целесообразная". Еще со свойственным ему постоянным вниманием к экономико-организационной основе проектирования, О. К. предлагал "рассматривать каждую конструкторскую организацию как часть единого народного хозяйства".

Жаль, что не могу подробно пересказать этот методологически совершенный, поучительный и просто интересный доклад.

Получавший же все более широкое применение Ан-24 подтверждал свои замечательные летные качества. В 1963 году в Кировоградской школе высшей летной подготовки на высоте трех тысяч метров с одним двигателем курсант по ошибке его выключил. Тогда инструктор Арам Багдасаров планирующим полетом довел машину до расположенного за тридцать километров аэродрома и благополучно приземлился.

Прошло пять лет после первого вылета серийной машины, и 15 сентября 1967 меня пригласили на чествование 10-миллионного пассажира Ан-24 с рейса Киев-Запорожье. В тот день в Жулянах я встретил летчика-испытателя Ю. М. Сорокина: он перегнал в аэропорт новую машину для Аэрофлота. Тогда, в лучшее свое время, завод собирал по самолету ежедневно. Работал он как часы, и лишь погода могла внести какие-то коррективы в испытания машин и директор В. А. Степанченко уверенно управлял набирающим размах производством. Я бывал на его утреннем селекторном оперативном совещании, или, как тогда оно называлось — заседании штаба социалистического соревнования, и можно было хорошо представить четкую организованность огромного хозяйства.

Количество Ан-24 на внутрисоюзных линиях возрастало, и 26 октября 1970 года второй пилот из первого аэрофлотовского экипажа, теперь уже командир корабля Владимир Иванович Беликов в Северодонецке поднял самолет с 70-миллионным пассажиром на борту. За этот срок такой производительности в нашей стране не достигала никакая другая машина. На то чествование, о котором я уже вспоминал, мы и летели с О. К. Антоновым. Торжества с поездкой по городу и посещением теннисных кортов, где О. К. все внимательно осмотрел и вежливо выслушал, благополучно завершились.

На обратном пути О. К. снова охотно отвечал на вопросы и, в частности, сказал как-то даже с удовольствием, что успел сегодня заехать на завод и подписать пару писем. Кстати, его многолетний

секретарь Л. П. Шинкаренко говорила мне о правиле своего шефа всегда утром появляться на работе и только потом, если надо, ехать по делам.

Выйдя в Жулянах из самолета, О. К. подождал Курлина, поблагодарил его и уехал. А на следующий день, рассказали мне, сделал своим сотрудникам замечание по поводу некоторой неорганизованности при поздравлении "круглого" пассажира. Хотя я их не заметил. Но, как всегда, это было мягко и интеллигентно.

На том нашем самолете была воплощена предложенная В. Г. Анисенко, В. А. Федоровым, Я. И. Рыжиком и другими конструкторами интересная идея. Вот ее суть. Запускает силовые установки самолета небольшой реактивный двигатель — "пускач". Выполнив свою задачу, он отключается, и больше никакой от него пользы нет. Вот и предложили его заменить небольшим турбореактивным движком РУ-19, который должен не только запускать основные двигатели, но и во время взлета давать дополнительную тягу. Если бы вдруг один из двигателей заглох, общей мощности хватило для набора высоты.

Известно, что отказ на взлете — одна из самых опасных предпосылок летных происшествий. Правда, Ан-24 и без того мог продолжать взлет с одним двигателем до высоты 3 тысяч метров. Но ситуации и аэродромы могут быть разными, и лучше взлетной мощности все-таки добавить. К тому же, РУ-19 установили в правой мотогондоле в расчете на то, что если заглохнет именно правый двигатель и возникнет аэродинамическая асимметрия от работающего слева винта, то он обеспечит необходимую управляемость и устойчивый набор высоты. Сделали это киевляне впервые в мире, и свою силовую установку по схеме трехдвигательного самолета запатентовали за рубежом. В итоге самолет с максимальным взлетным весом 21,8 тонны эксплуатировался в жарком климате, с площадок до 2 тысяч метров над уровнем моря, то есть — с разреженной атмосферой.

Модификация называлась Ан-24РВ, и когда в Северодонецке мы собирались домой, Ю. В. Курлин продемонстрировал возможности этого самолета. Сразу же после взлета он пошел в набор высоты и почти как истребитель выполнил настоящую "горку". Все собравшиеся на аэродроме были в восторге — другие самолеты такого класса сделать этого не могли.

Это был еще один пример постоянной доводки самолетов в процессе эксплуатации. Тщательная работа позволила оснастить Ан-24 и для полета на дрейфующую станцию "Северный полюс-21". Так там, где раньше летали только Ил-14, Ли-2 и Ан-2, стала регулярно работать надежная, комфортабельная и экономичная машина.

Так уже случилось, что на долю Ан-24 с бортовым номером 46256 выпало участие в трагических и героических событиях. 15 октября 1971 года от вылетевшего из Батуми экипажа вооруженные бандиты потребовали изменить курс и направиться в Турцию. Встретив отказ, они открыли стрельбу, ранили пилота и убили бортпроводницу Надежду Курченко. Трагедия получила широкий резонанс в мире, а после ее завершения самолет поступил для ремонта на Киевский завод гражданской авиации № 410.

Я видел этот самолет. При его восстановлении из металлической рамы кресла второго пилота извлекли направленную ему в спину пулю. Вторая пуля застряла в пассажирском салоне среди жгутов проводов бортового электропитания, а всех пулевых отверстий насчитали около полутора десятка. После ремонта самолета комсомольцы завода изготовили металлическую пластину с текстом Указа Президиума Верховного Совета СССР о посмертном награждении Надежды Курченко орденом Красного Знамени, установили ее в салоне, и самолет с именем отважной девушки на борту 13 ноября передали новому сухумскому экипажу.

Как в случае с предыдущими "близнецами", на базе Ан-24 построили транспортный самолет. Это был довольно быстрый ответ на потребности в такой машине. Из-за большой унификации узлов ее даже сперва назвали Ан-24Т и 21 мая 1969 года летчик-испытатель Ю. Н. Кетов поднял ее в воздух.

Позже транспортный вариант доработали и получили новую машину Ан-26.

Была создана еще одна модификация — для аэрофотосъемок и других исследований поверхности Земли Ан-30. 21 августа 1967 года ее испытал экипаж И. Е. Давыдова.

Запросы практики привели к появлению очередной модификации, а по сути — нового самолета Ан-32. Уже имевшие опыт работы с Ан-12, индийские военные обратились к министру авиационной промышленности СССР с просьбой сделать им двухмоторный самолет для полетов в Гималаях.

Снова, как уже не раз поступал О. К., решено было максимально использовать оправдавшие себя достижения, и на планер "двадцать шестой" поставили надежные АИ-20М. 9 июля 1976 года командир экипажа В. А. Ткаченко и второй пилот Ю. В. Курлин со своим экипажем подняли его в воздух. Но в процессе испытаний О. К. предложил взять более мощные АИ-20ДМ. И самолет преобразился. Как вспоминал Ю. В. Курлин, на нем хотелось летать, словно на истребителе.

Машину испытали, и Ю. В. Курлин, В. А. Ткаченко, штурман Г. Н. Гуменюк, А. Г. Булаченко, руководитель группы Я. Д. Голобо-

родько и другие специалисты отправились в Индию. Мощные двигатели, особенности Ан-32 и, конечно, выдающееся мастерство летчиков позволили достойно пройти сложнейшие состязания с двумя зарубежными конкурентами. Посадка на короткой площадке, когда ошибки просто не могло быть, десантирование парашютистов и грузов на вершины холмов и на дно ущелья, где на высоте 5500 метров по словам индусов "живут только Бог и солдаты", куда добирались сквозь сплошную облачность и с обледенением на высоте 8 тысяч метров с немалыми сложностями и напряжением экипажа и самолета, показали преимущества Ан-32. С той поры "Серебряный конь", так назвали машину индусы, летает в их ВВС. О. К. с удовлетворением рассказывал, как новая машина блестяще выдержала строгий экзамен в Индии, и двигатель вел себя по-солдатски — стойко и надежно.

Хорошо проявил себя этот самолет в пожарном варианте Ан-32П. Экипаж Ю. В. Курлина на нем тушил пожары в Испании, восхищая и своим мастерством, и способностью машины летать в сложных условиях. И эту оценку я слышал от самих, тоже побывавших в Испании, летчиков.

Оценивая базовый для всех этих машин самолет Ан-24, академик А. Н. Туполев сказал, что он является совершеннейшим образцом для своего класса.

Созданное на базе "двадцатьчетверки" созвездие машин принесло своим авторам немало наград. В 1976 О. К. Антонов, В. А. Гарвардт, Я. Д. Глобородько и А. И. Шиврин, а в Запорожье А. Г. Ивченко и группа специалистов его КБ были удостоены Государственной премии УССР. Так же в 1985 году были оценены разработчики технологических процессов и материалов А. И. Десяткина, Г. Г. Кантер, В. Б. Криницкий и В. И. Новиков. И за самолет Ан-30М "Метозащита" В. А. Гарвардт, М. А. Кокарев, И. В. Оболончик и Э. А. Шоломицкий стали лауреатами Государственной премии СССР.

А заслуженные ветераны Ан-24 летают и сейчас.

5. Союз крылышек и лопаток

В работе над этими самолетами крепла и дружба двух генеральных конструкторов.

Встречались они часто. В Киеве, Запорожье, Москве. Вот сидят оба в приемной министра (рассказывал мне В. Г. Анисенко). И пока П. В. Дементьев занят, два конструктора ведут беседу. О. К. сообщает коллеге о последних художественных выставках и делится впечатлениями от увиденных в Музее имени Пушкина полотнах югославских мастеров. Это очень интересно и обязательно посмотрите, советует он.

Тут открывается дверь министерского кабинета и появляется А. Н. Туполев. Увидев двух конструкторов, подошел к ним, учтиво поздоровался и сказал. обращаясь по обыкновению запросто и дружески:

— Александр Георгиевич, ты, я слышал, стал знаменитым. Очень знаменитым. Сейчас везде только и говорят: "Ивченко, Ивченко". Ресурс двигателя, и сразу — "Ивченко". Жаль, не могу поближе познакомиться с твоей организацией. А очень бы хотелось посмотреть, как у тебя идут дела и узнать, что нового ты собираешься выдать. Но как-нибудь соберусь.

Туполев умел вести живую теплую беседу. Но и Ивченко всегда мог ее поддержать.

— Андрей Николаевич! С большим удовольствием ждем вас. Вот мы с Олегом Константиновичем живем на одной реке — Днепре. Живем дружно и только по Днепру и общаемся. Приехали б вы к Антонову, погостили у него, а потом прикатили к нам, в славный казацкий город Запорожье. Какая это прелесть — пройтись по Днепру, реке дружбы.

Андрей Николаевич загорелся:

— Спасибо, Александр Георгиевич, за приглашение. Обязательно подумаю над ним.

Жаль, но встреча трех генеральных не состоялась. Да и Антонов с Ивченко общались с помощью более быстроходного транспорта, нежели речной. Но то, что они жили дружно, — это точно. Я, впрочем, знаю мнение одного из родственников А. Г. Ивченко, будто бы никакой дружбы у этих разных людей не было, но это не так.

Да, они отличались один от другого, и я уже об этом вспоминал. Однако и часто слышал об их отношениях от самого О. К. и работавшего больше всех с запорожцами В. Г. Анисенко. В Запорожье, за большим столом в доме Ивченко, о встречах с О. К. мне говорили вдова Прасковья Михайловна Ивченко и их дочери Елена, Наталья и Люсьена.

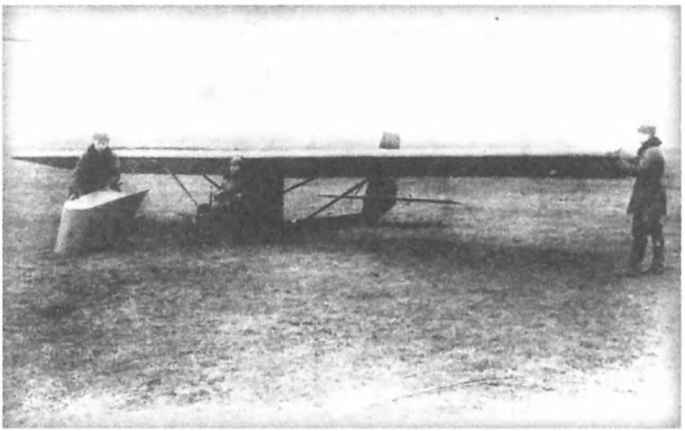
О. К. Антонов и А. Г. Ивченко познакомились уже в том возрасте, когда бывает непросто сойтись душевно с другим, а тем более тоже крупным человеком, и это знакомство со временем переросло во взаимные симпатии и дружбу. Конечно, это не было дружбой двух соседей или школьных товарищей, да и у возглавляемых ими организаций возникали порою свои, отличные от партнера, интересы, когда, как говорится, приходилось держать табачок врозь. Но в целом, уверен, можно говорить о дружбе двух выдающихся генеральных конструкторов.

Анна Ефимовна Антонова (Бикарюкова) —
мать О. К. Антонова

Жертвы долг

А. Е. Антонова, 28 лѣтъ, добровольно работавшая въ качествѣ сестры милосердія въ лазаретѣ при городской больницѣ въ Саратовѣ, скончалась 6 авг. отъ зараженія крови при перевязкѣ гнойной раны у раненаго. Покойная окончила гимназію въ Петроградѣ и Бестужевскіе высшіе курсы. На карточкѣ съ покойной ея старшій сынъ Олегъ.

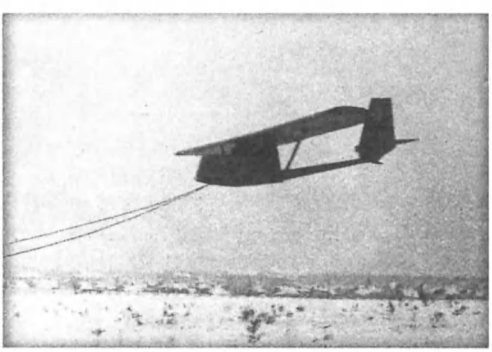
Из дореволюционной газеты Саратова



Планер УС-3

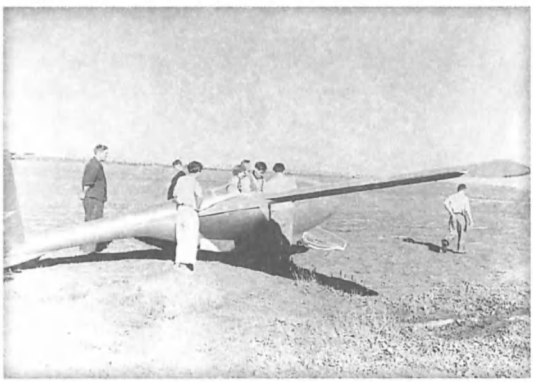
Конструктор О. К. Антонов у своего нового массового планера РЭ-5. Планер весит всего 49 кг

О. К. Антонов у планера РЭ-5



Подлёты на планере А-1 над заводским аэродромом в Святошине зимой 1954—1955 гг.

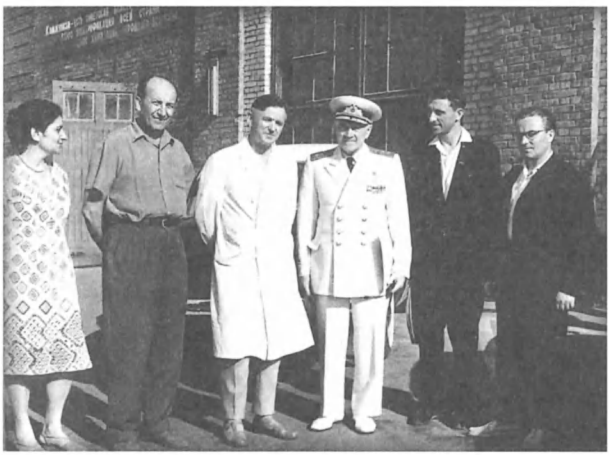
В. А. Моисеев со своей моделью самолета, которую смотрел О. К. Антонов. 1955 г.



А. Ю. Маноцков перед последним полетом

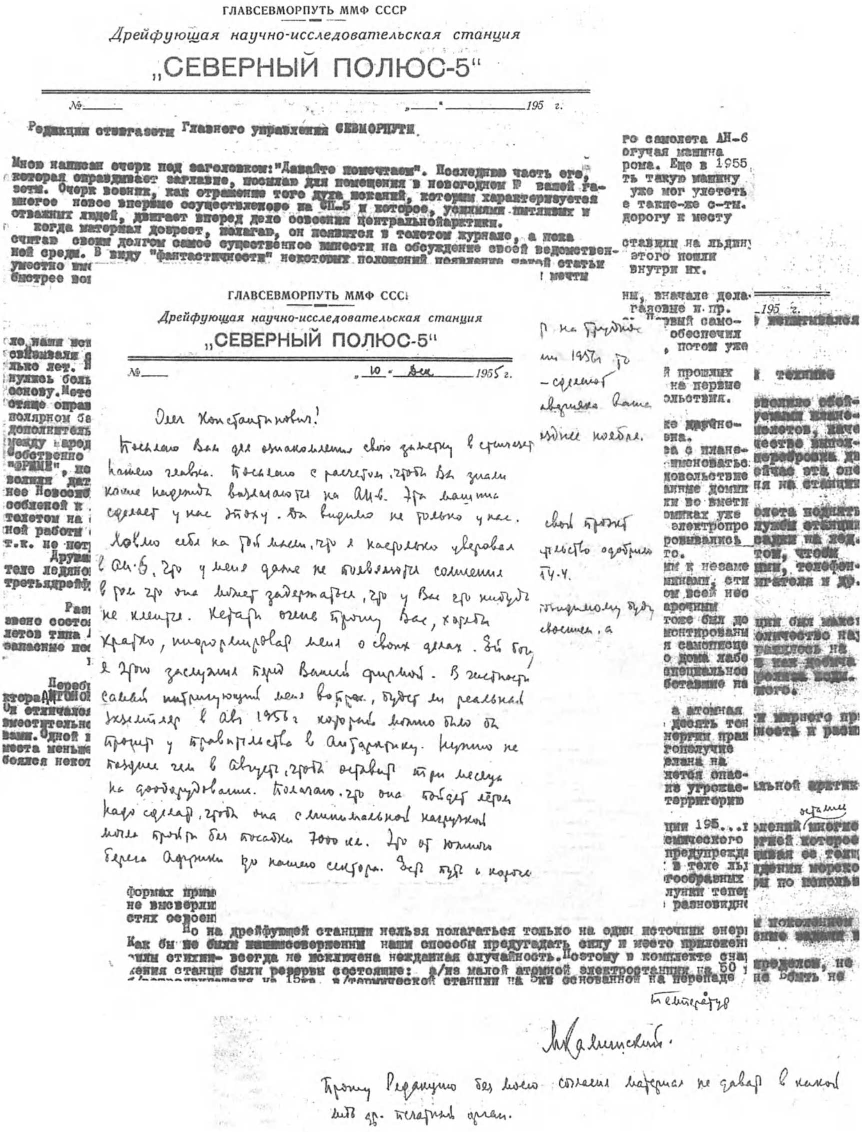
Лауреаты Сталинской (Государственной) премии за создание самолета Ан-2. Слева направо: А. А. Батумов, А. Я. Белолипецкий, А. В. Болбот, О. К. Антонов, В. А. Доменик овский, Н. С. Трунченков

Самолет Ан-2



Е. А. Шахатуни (первая слева), О. К. Антонов (третий слева) и академик А. И. Берг (в центре)

Самолет Ан-10



ГЛАВСЕВМОРПУТЬ ММФ СССР

Дрейфующая научно-исследовательская станция

„СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС-5"

№ ____ „ ____ " ____ 195 г.

Редакции стенгазеты Главного управления СЕВМОРПУТИ.

Мною написан очерк под заголовком: "Давайте помечтаем". Последнюю часть его, которая оправдывает заглавие, посылаю для помещения в новогоднем № вашей газеты. Очерк возник, как отражение того духа исканий, которым характеризуется многое новое впервые осуществленное на СП-5 и которое, усилиями пытливых и отважных людей, двигает вперед дело освоения центральнойарктики.

Когда материал дозреет, полагаю, он появится в толстом журнале, а пока считаю своим долгом самое существенное вынести на обсуждение своей ведомственной среды. В виду "фантастичности" некоторых положений появление такой статьи уместно ...

ГЛАВСЕВМОРПУТЬ ММФ СССР

Дрейфующая научно-исследовательская станция

„СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС-5"

№ ____ „ 10 " Дек 1955 г.

Олег Константинович!

Посылаю Вам для ознакомления свою заметку в стенгазету нашего главка. Посылаю с расчетом, чтобы Вы знали какие надежды возлагаются на Ан-6. Эта машина сделает у нас эпоху. Он видимо не только у нас.

Ловлю себя на том мысли, что я настолько уверовал в Ан-6, что у меня даже не появляются сомнения в том что она может задержаться, что у Вас что нибудь не клеится. Летать очень прошу Вас, хотя бы кратко, информировать меня о своих делах. Мой бог, я этого заслужил перед Вашей фирмой. В частности самый интригующий меня вопрос, будет ли реальный экземпляр в Ан 1956 г который можно было бы просить у правительства в Антарктику. Нужно не позднее чем в августе, чтобы оставить три месяца на дооборудование. Полагаю, что она будет легче, надо сделать, чтобы она с минимальной нагрузкой могла пройти без посадки 7000 км. Это от южного берега Африки до нашего сектора. Этот путь и короче ...

Но на дрейфующей станции нельзя полагаться только на один источник энергии. Как бы не были совершенны наши способы предугадать силу и место приложения силы стихии- всегда не исключена нежданная случайность. Поэтому в комплекте снаряжения станции были резервы состоящие: а/из малой атомной электростанции на 50 ... в/термической станции на 5кв основанной на перепаде температур

М. Каминский.

Прошу Редакцию без моего согласия материал не давать в какой либо др. печатный орган.

Письмо М. Н. Каминского О. К. Антонову и очерк об освоении Арктики

О. К. Антонов с пионерами у модели самолета Ан-22 "Антей"

О. К. Антонов и А. Г. Ивченко. "Союз крылышек и лопаток"

И. Е. Давыдов с экипажем

О. К. Антонов и Д. С. Кива

Н. С. Трунченков (в центре) и О. К. Антонов (справа) в Конструкторском бюро

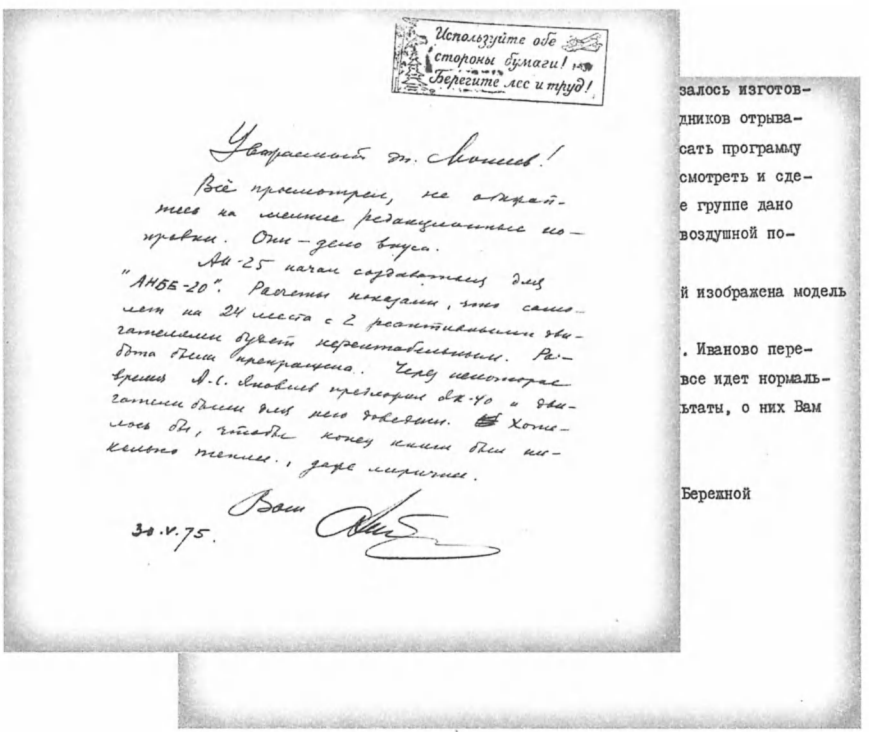
Б. Н. Краснорутский, А. Н. Дашивец и О. К. Антонов

Самолет Ан-22 "Антей". Внизу — автографы экипажа-рекордсмена

В Северодонецке. Справа за О. К. Антоновым В. А. Моисеев

О. К. Антонов и П. В. Балабуев

Погрузка "Антея"



Записка О. К. Антонова В. А. Моисееву. (На заднем плане — обратная сторона записки)

На горе Узун-сырт (Коктебель)

Открытие маориальной доски на здании Национального аэрокосмического университета им. Н. Е. Жуковского "ХАИ". Слева направо: П. В. Балабуев, А. О. Антонова, В. А. и Н. А. Ивченко, Ф. М. Муравченко

Открытие памятного кабинета О. К. Антонова в Национальном авиационном университете.
Слева направо: декан ф-та НАУ В. В. Панин, проректор НАУ Я. В. Козачок, зам. ген. конструктора АНТК им. О. К. Антонова А. Д. Кива, зам. проректора НАУ В. С. Шевчук, Л. А. Пыриг, Э. П. Антонова, Л. С. Братица, ректор НАУ В. П. Бабак, А. П. Кудрин, проректор НАУ Н. С. Кулик, зам. директора АНТК им. О. К. Антонова В. Е. Маевский, сотрудник Аппарата Совета Национальной безопасности и обороны Украины В. П. Белоус

Слева направо: ветеран НАУ В. У. Павлюченко, В. А. Моисеев, О. В. Клепикова, В. Г. Анисенко и Ю. В. Курлин на открытии памятного кабинета О. К. Антонова в Национальном авиационном университете

— О, Александр Георгиевич был замечательным человеком, — сказал О. К., когда я в разговоре с ним упомянул Ивченко.

Многое генеральным и их КБ приходилось решать вместе и без взаимного доверия, готовности пойти на помощь это делать трудно. "Вот что дорогой, — вызвал раз Ивченко недавно поступившего на работу инженера. — Поедешь в Киев на согласование. Даю тебе личное, от руки, письмо к Олегу Константиновичу. Я прошу его, чтобы он тебя принял, пишу, что мы сейчас стараемся обеспечить его в первую очередь чертежами по местам привязки. И еще я сообщаю: дела у нас идут хорошо, и пусть не сомневается относительно сроков".

Конечно, А. Г. воспитывал своего сотрудника, доверяя ему ответственную миссию, но и письмо было характерно для взаимоотношения двух конструкторов и говорило о доверительности и понимании проблем партнера. Можно ведь делать то, что удобнее самим, а Ивченко выпускает ту документацию, без которой у самолетчиков будет задержка и при этом обещает уложиться в срок; для создающих один летательный аппарат партнеров это крайне важно.

Такие отношения формировались не только работой, но и во время встреч, в том числе и у Ивченко. О. К. любил бывать в его удобном доме с крохотными комнатушками, уютными закоулками, со скрипучей деревянной лестницей на второй этаж, с окнами в сад, где росли посаженные Александром Георгиевичем деревья. Хозяин вспоминал, как он строил свой дом, как вместе с соседями, тоже работниками КБ, растил небольшую рощицу. Массу общих, взаимно интересных тем находили эти два, очень не схожих внешне, человека. Мне рассказывала вдова Прасковья Михайловна, как они даже привлекли О. К. к решению одной семейной проблемы. Их дочь хотела пойти по стопам отца, а он, как нередко бывает, советовал другую профессию. Доводы не помогали, и когда в Запорожье приехал Антонов, его попросили встретиться с упрямицей.

Они вышли в сад. О чем беседовал генеральный со школьницей-выпускницей, никто не знал. Но вскоре из Киева пришла увесистая посылка с техническими книгами и коротенькой запиской: "Будущему авиаконструктору".

Ивченко очень любил Хортицу. Прежде, когда его старенький трофейный автомобиль часто ломался где-нибудь на половине дороги, брал маленькую Наташу на плечи и шагал дальше пешком. Остальные спутники тянулись следом. На острове их встречал дед Стеценко. Все садились у костра, выпивали по чарке, а хозяин заводил речь о Наливайко, Хмельницком, Шевченко. С Александром Георгиевичем они декламировали Кобзаревы "Думы мои...", он еще читал

по памяти Бабеля, и все хохотали, так умело он передавал одесский колорит.

Позже на Днепре в Осокоровой балке построили базу отдыха КБ, и выходные Ивченко старался поводить там. Снасти к рыбалке он собирал заранее, раскладывая все по своим местам в ящичках стола. А перебирать их зимой, готовясь к сезону, было для него большим удовольствием. Когда заканчивалась рабочая неделя и не предвиделось срочных дел, звонил Прасковье Михайловне: "Мать, собирайся в Осокоровую".

Он любил эти редкие минуты покоя и тишины, нарушаемые лишь всплеском воды, следил за поведением рыб, за изменениями погоды и приметами, занося наблюдения в специальную тетрадь. Даже если рыбалка не ладилась, мог долго сидеть на берегу, среди густой зелени, глядя на днепровские волны. А. Г. тонко чувствовал природу, и, готовя в 1960 году в подарок О. К. альбом с видами Запорожья, поместил в него несколько снимков речных зарослей, тихой воды и пролетающих низко журавлей.

В Осокоровой с ним и случился приступ. А. Г. не хотел признавать болезнь, крепился, собирался даже на следующий день лететь в Москву, но его все-таки уложили в постель. Немного поправившись, вернулся в КБ, где разворачивалась работа над новым двигателем. Он опять проводил эксперименты, встречался с металлургами, писал ходатайства.

Иногда генеральный обходил цехи.

— Здорово, запорожские казаки! — приветствовал старых друзей, тех, с кем переносил голод и стужу и собирал первый мотор. Тогда он говорил, что надо выстоять. Сейчас это повторяли ему.

Но болезнь не отступала и ему предписали лечение в санаторной Конче-Заспе.

Осень там — самая красивая пора. Багряно-золотистая роща выходит на душистый луг, за ним синеет извилистая Козинка. Только гуляй да любуйся, забрасывай удочку да наслаждайся замечательным клевом. Но ни рыбалка, ни прелесть уходящего киевского лета не могли отвлечь от мыслей о работе. Хорошо хоть недалеко Антонов.

О. К. проведывал друга. Навещал Ивченко и президент Академии наук Б. Е. Патон. Часто приезжал В. Г. Анисенко, и Ивченко загорался:

— Ну, Витя, какие новости? Что делается за рубежом? Как у нас? Успехи? Неприятности? Сколько нарабатывает двигатель? Есть ли отказы? Выкладывай, Витя, все.

Анисенко понимал: Александру Георгиевичу без дела трудно, и он "выкладывал", но осторожно, малыми дозами, в общем.

А. Г. увлекался, требовал подробностей, просил привезти ватман, карандаши и делился замыслами. Почему бы, говорил, вам не сделать какой-нибудь вариант "двадцатьчетверки"? Побольше модификаций, чтобы как можно шире применяется и самолет, и двигатель. А если двигатель уже на самолете использовать нельзя, пусть идет на другие нужды — работать-то он еще сможет долго. Например? Сушить зерно, тушить пожары, крутить буровые долота, генераторы электростанций... Да мало ли найдется ему дел. И действительно, они находились: "АИ" становились известны не только авиаторам. Он мечтал и о новых работах, строил планы, предлагал и не терял надежды, что осилит недуг.

Однако силы человека не беспредельны и Ивченко лег в больницу. 30 июня 1968 года, когда Прасковья Михайловна вышла из палаты, он сказал: "Наверное, покурить пошла Паша". Это были его последние слова.

В предисловии к моей вышедшей позже книге "Союз крылатых" хорошо знавший обоих генеральных президент Академии наук Украины Борис Евгеньевич Патон отмечал, что принципиально новых решений в их научно-технической деятельности было немало. Они смело шли на применение новых технологий, материалов и тем самым открывали перспективы в авиастроении. Так было с использованием клеесварных соединений на Ан-24, с созданием сплавов для двигателей. Подлинное новаторство конструкторов высоко оценила Родина, оно снискало им заслуженный авторитет и признание, явилось серьезным вкладом в мировое авиастроение.

О. К. Антонова и А. Г. Ивченко, подчеркивал далее выдающийся ученый и организатор науки, отличал глубокий творческий подход к реализации научно-технических задач по созданию новой техники. На них никогда не оказывали влияние соображения престижности, моды, им была глубоко чужда конъюнктурность. Все свои конструкторские и технологические решения они принимали с учетом реальных потребностей народного хозяйства страны и перспектив его развития, повышения обороноспособности нашей Родины. В жизни им приходилось преодолевать немало препятствий, и всегда они проявляли стойкость, убежденность, принципиальность. Внешняя скромность, интеллигентность сочетались с твердостью духа, готовностью довести нужное стране дело до конца.

Олега Константиновича и Александра Георгиевича, снова процитирую Б. Е. Патона, связывала не только работа, но и большая дружба. Разные по возрасту, темпераменту, они очень внимательно, даже бережно относились друг к другу, ценя в каждом самобытность,

считаясь с особенностями характера, очень непростого у каждого из них.

И последняя фраза: "Яркая, полная творческих исканий, преодоления немалых трудностей и преград жизнь двух замечательных ученых является примером беззаветного служения Родине".

Раз на встречу двух конструкторов в Киеве пришел фотограф. Генеральные стояли рядом — элегантный Антонов и грузный с выставленными по-домашнему из-под пиджака подтяжками Ивченко, и о чем-то разговаривали; видимо, по поводу показанного О. К. журнала, а фотограф нажал затвор своей камеры. Когда снимок принесли О. К., он посмотрел на него, и вывел стремительным почерком: "Союз крылышек и лопаток. Александру Георгиевичу на добрую память". И расписался. Эту фотографию я видел в домашнем кабинете А. Г. рядом с портретами других его друзей и соратников — Н. И. Камова, М. Л. Миля и А. С. Яковлева, чьи машины летали с двигателями Ивченко. А соседняя стена была отведена фотографиям судов с подводными крыльями; их дарили создатели "Сормовича", "Тайфуна" и "Вихря", на которых тоже работали "АИ".

Вспоминая же совместную работу с Александром Георгиевичем и как бы подводя ей итоги, О. К. мне сказал:

— Когда решалась судьба АИ-20, мы сделали правильный выбор. Двигатели Ивченко нас не подвели.

Уверен, что в историю науки и техники О. К. Антонов и А. Г. Ивченко вошли не только как самобытные конструкторы, ученые, но и как удивительно плодотворный и гармоничный творческий союз.

А написанная маслом копия знаменитой фотографии теперь хранится в антоновском музее.

5. В ДРУЖБЕ С ЭКОНОМИКОЙ

"Результат работы, как его ни назови — научным, исследовательским, экспериментальным, в конце концов становится экономическим".

О. К. Антонов

1. Мировая сенсация

В октябре 1960 года главный конструктор получил новое задание. Предлагалось спроектировать для Военно-транспортной авиации самолет, способный принимать на борт крупногабаритные грузы весом до 60 тонн, доставлять их на расстояние до 6 тысяч километров и обладающий высокой экономичностью. Общий же вес его составлял 225 тонн. И, конечно, традиционно для "Анов" машине предстояло взлетать с небольших грунтовых площадок и садиться на них.

Правда, отмечал начальник инженерно-авиационной службы ВВС генерал-полковник-инженер А. Н. Пономарев, вначале было несколько точек зрения относительно выбора КБ для постройки уникального самолета. Конкретные предложения рассматривались представителями ВВС и промышленности, и выбор сделали в пользу КБ О. К. Антонова.

Подобным заданием могла бы гордиться любая конструкторская организация. Но это все было очень секретным делом и о нем, как и о всех предыдущих самолетах, в процессе работы ничего не сообщалось.

Два года тому назад в КБ прорабатывался эскизный проект самолета с двумя двигателями для перевозки боевой техники весом до 40 тонн. Но позже решили поставить еще два двигателя; так начинался будущий Ан-22 "Антей".

Ведущими конструкторами по машине назначили Василия Ивановича Кабаева и Валентина Николаевича Гельприна. Они уже имели опыт работы с Ан-12, однако необычно крупные габариты нового корабля требовали оригинальных подходов при проектировании. В частности, из-за расположенного в хвосте фюзеляжа большого грузового люка обычной схемой киля было трудно обеспечить

устойчивость и управляемость машины, особенно во время десантирования техники и людей.

О тех поисках О. К. впервые рассказал мне в январе 1966 года, а позже в "Литературной газете" (14.08.1968) сделал это подробней и я оттуда беру его слова.

"Простой высокий киль с горизонтальным оперением наверху, — написал он, — при всей ясности и заманчивости этой схемы, рекомендованной аэродинамиками, сделать было невозможно — высокое вертикальное оперение скрутило бы, как бумажный пакет, фюзеляж самолета, имевший огромный вырез для грузового люка шириной 4,4 метра и длиною в 17 метров.

Разделить вертикальное оперение и повесить "шайбы" по концам стабилизатора тоже было нельзя, так как это резко снижало критическую скорость флаттера оперения.

(То есть, замечу в скобках, этот самый флаттер, или — непроизвольные колебания, привели бы к снижению крейсерской скорости самолета, а на больших скоростях и к неприятностям. История авиации знает много случаев, когда по этой причине разрушались самолеты. — В. М.)

Время шло, а схема оперения не была найдена.

Как-то раз, проснувшись ночью, я стал по привычке думать о главном, о том, что больше всего заботило и беспокоило. Если половинки "шайбы" оперения, размещенные на горизонтальном оперении, вызывают своей массой флаттер, то надо расположить шайбы так, чтобы их масса из отрицательного фактора стала положительным... Значит, надо сильно выдвинуть их и разместить впереди жесткости горизонтального оперения...

Как просто!

Я тут же протянул руку к ночному столику, нащупал карандаш и записную книжку и в полной темноте набросал найденную схему. Почувствовав большое облегчение, я тут же крепко заснул".

А под этими словами автор для "любителей экзотики" привел в газете тот рисунок.

Понятно, никаких чудес тогда не произошло, и эту особенность инженерного творчества сам О. К. объяснял так:

"Иногда говорят: этот конструктор чутьем до всего доходит, он — маг и волшебник. Если у человека есть определенный запас знаний, опыт, навыки, то он, пользуясь этим арсеналом, часто решает некоторые вопросы так, что подчас даже не может сразу объяснить свой выбор. Он принимает решение раньше, чем успеет составить его логическое словесное объяснение. Конечно, это не интуиция, а решение на основании опыта.

Эту повседневную необходимость быстро и, конечно, возможно более правильно решать сложные вопросы без больших предварительных расчетов и исследований хорошо сформулировали англичане, сказав, что инженер — это человек, который правильно решает вопрос в семи случаях из десяти при недостаточных данных. Это очень хорошее, жизненное определение".

Оригинальных идей понадобилось еще немало. Например, для разработки погрузочно-разгрузочной системы. Хотя на предыдущих машинах уже научились оперировать с предметами длиной до 30 метров, Ан-22 пришлось снабжать новым комплексом оборудования с мощными транспортерами, рольгангами и даже мостовым краном. Все это скорее напоминало оснащение промышленного склада или цеха, чем начинку хрупкого самолета.

Председателем макетной комиссии по самолету был командующий Военно-транспортной авиацией маршал авиации Н. С. Скрипко. Генерал А. Н. Пономарев пишет, что тот "со свойственной ему скрупулезностью требовал практической загрузки и выгрузки боевой техники, предназначенной для перевозки этим самолетом. Погрузка бульдозеров и экскаваторов, зенитных ракетных установок и боевых машин пехоты, понтонных мостов и другой техники, а также парашютистов-десантников проверялась на макете в конструкторском бюро".

Анисенко вспоминал, что когда маршал увидел заполненный техникой макет машины, с удивлением спросил О. К. Антонова: "Неужели этот "пузатик" с таким грузом взлетит?" .

А еще ведь до взлета машине надо стоять на земле, рулить по аэродрому и, что еще более ответственно, садиться на бетонные и простые грунтовые полосы. Это очень большие нагрузки. Поэтому было сконтруировано шасси из трех, стоящих друг за другом, двухколесных стоек с пневматиками низкого давления.

Для самолета нужны были и соответствующие двигатели. Их спроектировало КБ Н. Д. Кузнецова. Как рассказывал В. Г. Анисенко, это был очень талантливый конструктор. Выпускник Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского, он после войны работал в КБ В. Я. Климова и оттуда в 1946 году был направлен в Куйбышев.

Там был спроектирован ТВ-2. А после не очень удачной эксплуатации его на Ан-8, Н. Д. Кузнецов приступил к мощному турбовинтовому НК-12. Так знаменитый стратегический бомбардировщик Ту-95 и затем его пассажирский вариант Ту-114 получили самые мощные в мире турбовинтовые двигатели.

К ним присматривался и О. К. Но ему нужны были иные, нежели для взлетающего с длинных бетонных полос боевого корабля, характеристики, в частности, большая мощность на взлете, и он предложил двигатель модифицировать и разработать новые соосные воздушные винты. В Министерстве этого не хотели делать. Несмотря на свою интеллигентность и вежливость, О. К. обладал огромным упорством и добился своего. С новым, уникальным, по словам самого О. К., редуктором и винтами двигатель открыл прекрасные стартовые возможности для Ан-22.

Небывалый вес машины и грузов предполагал соответствующую прочность конструкции. Потребовались балки сложной конфигурации. Их предстояло штамповать из цельной отливки. Но таковых не было, и по инициативе О. К. у министра П. В. Дементьева собрали директоров металлургических и авиационных заводов. Как рассказывал участник этого совещания Александр Самуилович Альбац, ведущий заявил примерно следующее. Антонов утверждает, что ему для нового самолета очень нужны заготовки диаметром 1200 миллиметров, а мы делаем на 800. Пока спрашиваю: кто добровольно возьмется за эту работу? Нашлись два директора.

И таких проблем было множество.

В разгар работы над Ан-22, в апреле 1962 года, О. К. Антонов, А. Я. Белолипецкий, В. Н. Гельприн, Е. К. Сенчук и Е. А. Шахатуни стали лауреатами Ленинской премии за Ан-12.

И за двигатель АИ-20 А. Г. Ивченко с группой соратников тоже удостоился этой самой главной в стране премии.

В том же году О. К. получил звание генерального конструктора, высшее должностное отличие в Министерстве авиационной промышленности СССР.

Все это придавало уверенности в своих силах и возможностях всего КБ, и это было необходимо, ведь задача перед всеми стояла значительная.

Для решения сложных инженерных проблем в КБ продолжали развивать базу аэродинамических продувок, испытаний на прочность, создания новых материалов. А одновременно в июле 1962 года приступили к сборке машины. Производством руководили Николай Евгеньевич Жданов, а позже — Олег Григорьевич Котляр.

18 августа 1964 года самолет выкатили из цеха. Всю эту работу О. К. назвал настоящим трудовым подвигом.

Но такова уж судьба авиационного конструктора, что создаваемая им сложная, летающая в небе техника, к несчастью, попадает в

катастрофы. В то время, когда во всю разворачивалась работа с "Антеем", испытывали Ан-8 с ракетными ускорителями. Они, по замыслу автора идеи, должны были обеспечить уверенный взлет при остановившемся одном маршевом двигателе. Вначале эксперименты проходили успешно, но 16 сентября 1964 года винт выключенного двигателя не зафлюгировался и машину резко накренило. Высота была небольшой, и выйти из этого положения опытный командир, начальник Летно-испытательной станции полковник А. Ф. Митронин уже не смог.

Эту катастрофу О. К. видел, и прямо с аэродрома поехал в КБ. "Мы думали, — вспоминала Е. А. Шахатуни, — что он не в себе, и я отправила Белолипецкого посмотреть. Алексей Яковлевич возвратился и говорит: "Не волнуйтесь, с ним все в порядке". О. К. внешне никогда не показывал своего состояния".

Я был на тех похоронах экипажа Ан-8, слышал пересуды в толпе зевак у заводской проходной, видел идущего за гробами генерального и если можно себе представить состояние конструктора погибшей с людьми машины, то оно окажется невыносимым. Да, О. К. умел владеть своими чувствами, держать удары судьбы, а они бывали очень сильными, и это ему помогало выстоять и вести дело дальше.

А сборка Ан-22 продолжалась.

В огромной машине еще работали электрики, прибористы, техники, слесари, инженеры, как среди них начали появляться летчики-испытатели. Им обычно уважительно дают дорогу, стараются не мешать, а они пытливо изучают все то, что под их управлением должно стать самолетом.

Командиром экипажа первого Ан-22 назначили Ю. В. Курлина.

Все чаще и все дольше оставался он в кабине, мысленно проигрывая предстоящий полет. Потом Курлин будет держать в руках кипы газет с броскими заголовками об "Антее" и принимать поздравления, какие до него выпадали очень немногим советским летчикам, да и то в романтические времена первых Героев и дальних перелетов тридцатых годов. А пока он только свыкался с новым, еще неподвижным, но уже оживавшим при подключении к электропитанию или при запуске двигателей, кораблем.

В год испытания "Антея" Курлину исполнилось тридцать шесть лет, и он был красив и своей молодостью, и своей силой, и причастностью к важному делу. "Его "Антей" намного больше моего "Востока", и командир соответствует своему кораблю", — это слова Юрия Алексеевича Гагарина.

Ю. В. Курлин родился 17 сентября 1929 года в городе Шацке Рязанской области, в войну работал на оборонном заводе, закончил Ростовский индустриальный техникум, но тянуло летать, и в 1952 году стал летчиком. Затем работал в Киеве на Ан-2, а параллельно учился в Киевском институте ГВФ и, говорят, одним из первых среди гражданских пилотов получил высшее образование. Потом он был в транспортном отряде Воронежского авиазавода и стремился в летчики-испытатели. Мы считали, рассказывал мне И. К. Потеряйло, что Курлин — наше будущее и не хотели его отпускать. Но Юра ушел, и стал Героем Советского Союза, заслуженным летчиком-испытателем СССР. Однако уверен, что и в Аэрофлоте он бы не затерялся.

В 1957 году Ю. В. Курлин поступил в Школу летчиков-испытателей и в следующем году ее закончил. В КБ он сразу же проявил себя, и все, что ранее делал, учил и достиг, вошло в его арсенал к моменту освоения "Антея".

Командир садился на левое сиденье, а правое кресло занимал Владимир Иванович Терский.

В авиации шутят, что главная обязанность второго летчика — не мешать первому. И держать ноги ровно, добавил с улыбкой мне Терский. А если серьезно, то второй пилот — это еще одна пара глаз, рук, ног, еще один опыт, знания и мастерство отличного спортсмена-пилотажника Терского. Он родился 21 декабря 1932 года в селе Ново-Александровском Белореченского района Краснодарского края, его дед родом из яицких (уральских) казаков был казачьим полковником и погиб в Гражданскую войну (о чем, впрочем, в семье долго не говорили), а отец не вернулся уже с Великой Отечественной.

В 1945 году Терского в группе из семи отличников района направили на пионерский слет в Краснодар. Для нас, вспоминал Владимир Иванович, это был слет в буквальном смысле слова, ведь в столицу края и обратно мы летели на самолете. Он не только запомнил на всю жизнь пилота их Ще-2, но и сразу же выбрал себе такую, как у того лейтенанта, профессию.

Так обладатель золотой медали из кубанской глубинки приехал в Московский авиационный институт. В общежитии он поселился в комнате с Анатолием Цыганковым. Вдвоем они начали летать в институтском аэроклубе, их приняли в аэроклуб Центральный, в Тушине, и там стали воздушными акробатами. После окончания МАИ какое-то время работали по специальности, продолжая летать, и в 1957 поступили в Школу летчиков-испытателей.

В 1959 году выпускника Владимира Терского вызвали к начальнику Школы, знаменитому основоположнику группового пилотажа на реактивных самолетах Ивану Петровичу Полунину. Пришел, а у

того сидит А. Н. Грацианский. Он и предложил ему с Цыганковым ехать в Киев. КБ тогда разворачивалось, работы было много, и они с удовольствием летали. Но через пять лет А. М. Цыганков погиб на Ан-8 с ускорителями. Терский видел, как самолет лучшего друга врезается в землю и ничего нельзя с этим поделать и не возможно остановить приближение беды. А его жена Нина Андреевна в то время была в одной комнате с Толиной женой, и через сорок лет рассказывала, как ее подругу охватило какое-то необъяснимо острое волнение в самый трагический момент.

Что ж, и в этом состоит особенность профессии летчика-испытателя, и это бывает не всем по плечу.

Новую машину обживали и другие члены экипажа. Старший штурман-испытатель П. В. Кошкин много летал на предыдущих "Анах", был знающим специалистом и старейшиной в команде.

Бортинженером назначили Владимира Михайловича Воротникова. Вальяжный, немного полноватый, неторопливый и с большим юмором, он был надежным и грамотным хозяином всего сложного технического хозяйства самолета. Перед полетом на "Антее" в КБ А. Н. Туполева они вместе с командиром освоили тяжелый Ту-114 с двигателями НК-12.

Связь с землей поддерживал бортрадист Николай Федорович Дробышев. Все громадное электрооборудование в полете контролировал бортэлектрик Михаил Прокофьевич Раченко.

Ведущим инженером по эксплуатации был А. П. Эскин.

Возглавлял эту всю бригаду, иначе не скажешь, ведущий инженер по летным испытаниям Виктор Никонорович Шаталов. Выпускник МАИ, он уже имел большой опыт работы в КБ и на испытаниях, и на его долю выпало немало трудностей.

Почти полгода экипаж на имитаторе полета самолета привыкал к машине. Это была сложная работа, вспоминал Ю. В. Курлин через сорок лет, на юбилее первого вылета Ан-22 в Гостомеле 28 февраля 2005 года. Эргономики еще не было, тренажер — маленькая комната с простеньким оборудованием и мы на нем тренировались.

Нас, дополнил командира В. М. Воротников, замучили инструкциями. Не зря ведь говорят, что сабля тупится в бою, а летчик тупеет в учебе. Но не прикращали изучать машину и устраняли неизбежные при постройке такого самолета дефекты. Раз В. И. Терский обратил внимание на повышенные колебания элеронов при резких движениях штурвала на стоянке. Он так и этак проверял свои наблюдения, и решил о них сообщить генеральному. Тот согласился с летчиком, и поставили специальные демпферы. Всего перечень замечаний шел на сотни, и так один за другим их "закрывали" и двигались дальше.

И вот настало время, когда, запустив двигатели, летчики сдвинули с места свой корабль и начали рулить по взлетно-посадочной полосе. Громадина "Антея" резко выделялась на фоне ежедневно уходящих в воздух заводских Ан-24 и всякому, кто его видел, нетрудно было предположить сложность стоящей перед экипажем задачи. А он все привыкал к самолету и рулил по аэродрому. Занятия эти порядком надоели, и бортинженер предлагал: "Давайте взлетим, а скажем, что рулили". Все смеялись и продолжали это скучноватое, но необходимое дело.

К февралю все системы машины были окончательно отработаны, экипаж — подготовлен к полету, и нужна была только погода. А ее, как часто бывает в авиации, ждали долго, наконец, морозным утром 27 февраля 1965 года "Антей" выкатили на взлетную полосу. Все было, как всегда. Провожавшие отошли в стороны, земля дала "добро" на старт и, разбежавшись по бетонке, гигантский самолет в десять часов пять минут легко поднялся в воздух.

Полет длился час с небольшим, и это для первого раза было немало. За это емкое и насыщенное работой время экипаж сумел проверить многое из того, что обычно оставляют на последующие полеты. А главное, не обнаружили никаких недостатков. В общем, все шло по плану, и это у летчиков даже вызвало некоторое разочарование. Только в испытательной аппаратуре появился легкий дымок. Но такие пустяки нельзя и отнести к дефектам. Потом, конечно, экипажам Ан-22 досталось вдоволь сложной работы, но первый вылет прошел на удивление спокойно.

Святошинский аэродром, с которого взлетали, был мал для приземления, и садились у военных в Узине. Сидевший за своим пультом В. Н. Шаталов признавал, что не уловил момент касания, так аккуратно командир притер машину к земле. А сам он вспоминал через 10 лет, 27 февраля 1975 года:

— Рулю я по дорожке, — и вижу, как встречающий нас механик приплясывает от радости. Покажет флажками дорогу на стоянку, и снова танцевать. Так до самой остановки машины и сопровождал нас.

Вслед за "Антеем" летел Ан-24 с группой сотрудников КБ. Сидя у иллюминатора, О. К. видел полет нового самолета. Не раз он уже провожал в первый путь свое детище. И такие минуты и часы, наверное, были, хотя и тревожными, но и одними из самых счастливых в его жизни и составляли ее суть. После приземления зарулили на стоянку рядом с "Антеем" и все, выйдя из самолета, расписались на памятных открытках.

Это была заметная веха в истории мировой авиации: никогда еще в воздух не поднимался самолет таких размеров и грузоподъемности. В 1914 году киевлянин И. И. Сикорский после переезда в Санкт-Петербург построил самый большой по тому времени аэроплан "Илья Муромец", и вот теперь у нас появился новый гигант. По старой авиационной традиции отпраздновали первый вылет, и для экипажа начались плановые испытания машины. Все в них было хорошо, в мае перелетели в Гостомель, и возникла идея показать "Антей" на международной авиационной выставке в Париже.

Впервые этот праздник воздухоплавателей состоялся в 1909 году в честь перелета Луи Блерио через Ла-Манш; того самого перелета, который стал толчком к занятию авиацией самого О. К. Но когда пионеры-авиаторы показывали публике свои "Блерио", "Фарманы" и "Антуанетты", им вполне хватало места в зале Большого дворца — "Гран-Пале". Со временем там стало тесно и самолеты перебрались на просторное поле аэродрома Ле Бурже, однако те выставки попрежнему изысканно назывались "салонами". На них обычно представляют лучшие достижения авиационной промышленности мира, и вдоль смотровых площадок выстраиваются десятки машин различных фирм и КБ.

Советские авиаторы уже участвовали в Салонах, а тут появился самолет, который мог бы стать сенсацией. Сразу же возник вопрос о налете. Выяснили, что всего в 12 полетах машина провела 17 часов и 7 минут; это очень мало и самолет был, по сути дела, еще не испытан. А удивить мир хочется. Как быть?

Раз в воскресенье вечером В. И. Терского разыскивает гонец из КБ и передает: Курлина найти не могут, а надо ехать в Москву. Так что бери, Володя, вот этот билет и мчи на первый поезд. Мчать так мчать. Домашние отдыхали, и ни с кем ничего не надо было согласовывать. А в поезде Терский встретил Антонова и еще нескольких человек — все они направлялись в Министерство обсуждать возможность показа "Антея" в Париже.

С вокзала прямо в Уланский переулок, там — к заместителю министра. Только разговорились, заходит министр П. В. Дементьев, забирает всех к себе и опять — летим, не летим. Вот что, говорит хозяин кабинета, дело ответственное и давайте поедем к Леониду Васильевичу Смирнову, пропуска уже вам заказаны. Терский знал: Смирнов — это заместитель Председателя Совета Министров СССР и председатель Военно-промышленной комиссии в правительстве.

Опять все в машину и прямо через Спасские ворота — в Кремль. Проходят к Смирнову за вторую охрану, и первое, что заметил

наблюдательный летчик, — скромное, даже простенькое убранство кабинета этого крупнейшего руководителя всей оборонной отрасли страны.

Рассаживаются вдоль длинного стола, теперь уже и министр рядом с ними, как все. Опять: что делать? Хочется слетать в Париж, но — опасно. А люди-те, надо еще раз признать, работать умели и обладали чувством высокой ответственности. А ну как выйдет конфуз? Как вспоминал Терский, сидит он и думает: они уже в Кремле, дальше только один Косыгин и за ним — Брежнев и больше не к кому идти, значит, надо решать. И тут слышит от Смирнова:

— Владимир Иванович, — что вы думаете по этому поводу?

Удивленный обращением лично к нему, Терский встал и предложил:

— В Париж надо лететь через Ташкент и по дороге все проверить.

И летчик оказался подстать собравшимся в кабинете государственным мужам.

Предложению все обрадовались, и "Антей" отправился в Ташкент. Там были еще испытания и в Жуковском уже приземлились с общим налетом в 28 полетах 35 часов и 31 минута. Доложили по начальству о состоянии техники и экипажа, и то решило отправлять "Антей".

В июне 1965 года на XXVI Салоне от нашей страны были Ил-62, Ту-134 и Ми-10. Они производили хорошее впечатление, и советская делегация могла быть удовлетворена. Но у нее в запасе оставался еще один экспонат, и министр заявил прилет нового крупного самолета. Это сообщение восприняли как ошибочное и даже переспросили — правильно ли его поняли?

Правильно, отвечают, никаких ошибок в данных машины нет.

Самым крупным на выставке был американский Локхид С-141 "Старлифтер" грузоподъемностью 32 тонны, и О. К. запомнил даже нотки недоверия в голосе диктора, когда он прервал обычные объявления и передал важную новость: "Сейчас стало известно, что завтра из Советского Союза прибудет самый большой в мире самолет".

— Мы готовили сюрприз, — рассказывал мне О. К. — Однако то ли иностранные журналисты видели "Антей" в Москве, то ли сработал какой-то "испорченный телефон" — не знаю, но газетчики насторожились. Вечером ко мне в гостиницу пришел корреспондент агентства Рейтер и спросил: "Мистер Антонов! Би-Би-Си передала, что у вас есть самолет на 350 пассажиров. Правда ли это?" Нет, отвечаю, не кривя душой, *такого* самолета у нас нет. Би-Би-Си ввела вас в заблуждение. Корреспондент ушел в недоумении. Он не догадался спросить: "А может быть, у вас есть самолет еще больший?" — рассмеялся О. К. — Он, видимо, решил, что такой машины у нас вообще не может быть...

Наступило утро 15 июня. На далеком от Парижа подмосковном аэродроме собирался в путь "Антей". Противник в холодной войне Германия отказала экипажу в перелете через свою территорию, и к месту шли окружным путем, над морем. О. К. знал время прибытия самолета, внимательно прислушивался к объявлениям и все же, признавал потом, пропустил слова диктора о подходе "Антея".

Работа выставки в Ле Бурже очень жестко регламентирована, и летчики клятвенно обязуются выполнять все ее требования. А каждая из его взлетно-посадочных полос имела свое назначение и на одной из них, полосе "0-3", были размещены самолеты и вертолеты. Когда экипаж готовился к вылету, его строго-настрого предупредили, что там появляться нельзя. И вдруг при подходе он услышал по радио:

— Борт номер сорок шесть сто девяносто один! Пройдите над полосой "ноль три".

Летчики удивились, а поскольку связывался с ними французский диспетчер, сразу подумали об ошибке. Но тут в переговоры ворвался голос представителя Аэрофлота: "Вас хотят посмотреть", и на борту поняли. Исполнили переданный с земли приказ и прошли над заставленной техникой и запруженной людьми запретной для полетов полосой. А едва начали разворачиваться в обратную сторону, получили новое распоряжение:

— Еще один заход — на высоте сто метров!

Летчики выполнили и это и, пройдя до конца, с набором ушли на разворот и в 9 часов 5 минут Ан-22 приземлился в Ле Бурже.

Гигантские размеры самолета поразили всех, а еще приятно удивил внешний вид "Антея". Корабль такой величины ожидали увидеть, писала газета итальянской компартии "Унита", чудовищным и бесформенным, а он оказался элегантным и "породистым" и касался земли очень мягко, без малейших толчков.

Известный французский публицист Жером Фавар события того дня оценивал так: "Когда над Ле Бурже вихрем пронеслась громадная тень "Антея", даже у самых ярых пессимистов вырвался крик восхищения. Это фантастично! Летающий танкер! Поезд в воздухе! Какие только эпитеты ни придумывали в эти дни! Но ни один из них не соответствовал впечатлению, которое произвел советский супергигант даже на бывалых участников Салона. Это, безусловно, сенсация номер один, перед которой остальные экспонаты бледнеют. И я возьму на себя смелость заявить от имени всех посетителей Салона, что ни один из них не прошел безразлично мимо советского "Антея" — "главной сенсации Салона".

Наш самолет действительно сразу же оказался в центре всеобщего внимания. "Это напоминает собор", — воскликнул один посетитель

внутри гиганта, — писала "Юманите". — Габариты самолета, конечно, были далеки от размеров собора, но возникший спонтанно этот образ не был только сравнением. Он выражал восхищение, которое испытываешь перед величием сооружения, созданного людьми".

Газеты отводили "Антею" много места и в "Берлинер цайтунг" появился даже такой рисунок. В радиорубке стюардесса с девочкой обращается к радисту: "Маленькая Наташа потерялась. Будем просматривать список всех 720 пассажиров или вызовем маму по бортовой связи?"

Правда, случались и иные оценки. Кому-то не понравилось название самолета. Американцы съязвили, что его скорость мала "для свободного мира".

Но при этом все охотно посещали "Антей" и с удовольствием принимали от своих коллег солидные дозы водки и закусывали бутербродами из хлеба с черной икрой, которые готовили Анисенко и другие представители КБ.

В общем, симпатии большинства были на стороне "Антея" и всей советской экспозиции. Английская газета "Файнэншел таймс" заявила: "Господствующее положение русских на Парижской международной выставке... еще более упрочилось с прибытием гигантского самолета Ан-22 конструктора Антонова. Быстро окрещенный западными наблюдателями "летающим собором", Ан-22 известен под названием "Антей" — по имени гиганта из греческой мифологии. Однако в серебристом Ан-22 нет ничего мифического. Это крупнейший самолет, представленный на выставке, и, как утверждает г-н Антонов, он может поднять в воздух буквально все, начиная от яйца и кончая катером (хотя он этого не сказал, очевидно, большие баллистические ракеты тоже)... Его летные качества производят сильное впечатление..."

А журнал "Таймс" признал, что, благодаря этому самолету, Советский Союз опередил все остальные страны в авиастроении на два года.

"Антей" стал необычайно популярен и администрация выставки удвоила цены за входные билеты, а сам самолет на волне интереса облепили ларьками.

Советская делегация во главе с П. В. Дементьевым пресс-конференцию проводила на борту "Антея". Обширный фюзеляж позволил собрать около трехсот человек и — по свидетельству "Юманите" — "чувствовали они себя в огромном помещении превосходно". К тому же наша делегация щедро раздавала угощение гостившей у неё публике. Вопросов к ставшему моментально знаменитым конструктору, понятно, было много, а один журналист спросил: "Сколько всего самолетов лично вашей конструкции?"

И О. К. ответил в духе времени (да он так и считал): истинный творец всего, что создается в нашей стране в любой отрасли деятельности, — это коллектив.

Но, отдавая должное таланту самого конструктора, "Юманите" писала в те дни: "На аэродроме среди зрителей был человек, имя которого делает честь его стране и истории авиации... это Олег Антонов".

Когда завершался Салон, его устроители пригласили советскую делегацию на встречу. И тут, сидя в зале второго этажа старинного особняка, О. К. увидел на стене большую фотографию летящих воздушных шаров. Он подошел ближе: какое совпадение!

— Господа! — обратился он к собравшимся. — Я немного волшебник. Позвольте вручить вам пригласительный билет на это состязание воздушных шаров 1908 года!

О. К. показывает на фотографию и в самом деле протягивает хозяевам небольшой кусочек картона с приглашением руководителю воздухоплавания в России генералу Александру Матвеевичу Кованько. Билет (попавший О. К. от его ленинградского приятеля) переходил из рук в руки, все были, думаю, приятно удивлены неожиданным подарком свободно говорившего по-французски конструктора самого большого самолета. А он, любивший историю Франции, ее культуру, музыку, был доволен произведенным эффектом, о чем и написал позже.

На конструктора, самолет, его экипаж, на всю страну обрушился шквал газетных похвал. У меня есть фотомонтаж публикаций и целый лист заголовков и цитат из материалов об "Антее". "Советский воздушный "линкор", — выписываю образ "Красной звезды". "Антей" покидает землю", — сообщала "Правда". "Грузовая кабина "Антея" — спортивный зал", — сравнила "Берлинер цайтунг". "Русские могут считать себя звездами парижской выставки. Они прислали ожидавшийся с большим нетерпением Ан-22 — турбовинтовой грузовой самолет весом в 250 тонн", — признал журнал "Бизнес Уик".

Конечно, 720 пассажиров "Антей" мог взять только по весу, но все равно впечатление от машины было сильное. И раньше, и потом, в долгой жизни О. К. Антонова происходило немало крупных и ярких событий. Но триумф с "Антеем" на Парижском салоне авиации можно отнести к самым для него памятным.

Ан-22 готовились выпускать серийно на Ташкентском заводе имени В. П. Чкалова. Там представителем КБ работал П. В. Балабуев. Обязанность эта очень ответственная и непростая, поскольку во взаимоотношениях двух организаций всегда возникают сложности и даже конфликты, и от характера и масштаба личности полпреда зависит очень много. А ташкентским заводом одно время руководил

В. Н. Сивец. В авиапромышленности он был известным человеком, властным и крутым, и не зря шутили, что на заводе установлена "сивецкая власть". Но П. В. Балабуев сумел так утвердить себя (говорила мне Е. А. Шахатуни), что Сивец его даже уважал.

Это означало, что на заводе к делам КБ относились внимательно и не пытались все неизбежно возникающие сложности переложить на конструкторов.

Уровень производственной культуры в Ташкенте был пониже, чем в Киеве, и на самолете 01-03 дефектов оказалось больше. Каждый день у директора в 11 часов вечера собирались и решали, что делать. Уже прошедший эту работу в Киеве В. Н. Шаталов кое-что брал на себя, что-то надо было устранять, и по разработанному сетевому графику шаг за шагом продвигались к завершению. А его министр назначил на конец года.

Как и следовало, все закончили 30 декабря и позвонили о том министру. Он похвалил и сказал: а теперь я переношу первый вылет на две недели. Это было мудрое решение, оценивал через сорок лет В. Н. Шаталов, ведь оно дало возможность отойти от напряжения и еще раз посмотреть на самолет.

И все-таки первый взлет был с проблемами. Из-за допущенной (как оказалось потом) оплошности техников, замолк один двигатель. Кое-как приспособившись, Курлин летел дальше, но тут ему докладывают, что и второй надо останавливать. Не будем, распорядился командир, летим так. Только начали выпускать шасси, не встала на замок носовая стойка. "Садитесь, как есть", — предложила земля. "Но я, — вспоминал Юрий Владимирович, — решил, что "дожму" стойку на земле. Еще при проектировании генеральный настоял на уборке ноги вперед в расчете на то, что при возможном отказе она от толчка станет на место. Так и произошло: когда сели, замок защелкнулся, и сигнальная лампочка засветилась".

На земле узнали, что полет "тройки" за забором внимательно изучал английский разведчик.

Полеты продолжались, дефекты устраняли и машина становилась все совершеннее.

Прилетал "Антей" в Париж и позже, и встречавший там самолет И. Е. Давыдов мне рассказывал, что хотя он хорошо знал машину, при виде приближавшейся в воздухе громады и у него возникло чувство гордости за свое конструкторское бюро.

2. Праздник рекордов и рабочие будни

Успех "Антея" изменил и публичное положение О. К.

В недалеком прошлом авиационные конструкторские бюро относились к закрытым объектам, и об О. К. и тем более о КБ

ничего не писали и их в Киеве вроде бы и не было. Я слышал, что по этим же соображениям в какой-то анкете на выезд за границу О. К. указывал адрес своей московской квартиры в высотном доме на площади Восстания. И вдруг об Антонове узнал весь мир.

Однако те публикации были в центральных газетах по сообщениям из Парижа. И тут в сентябре 1965 года в РАТАУ мне поручили написать серию материалов о наиболее заметных достижениях завершавшегося в том году семилетнего плана развития страны — Киевской ГЭС, новых городах на карте Украины и самолетах О. К. Антонова под общей рубрикой "Рожденные семилеткой".

Охотно берусь и, поскольку я все-таки следил за делами КБ, пишу нечто вроде репортажа "Семья крылатых "Ан".

"Всего шесть лет тому назад, — начинался он, — на воздушных линиях страны летали лишь небольшие, тихоходные "Илы" да старенький, видавший виды Ли-2. Небогат был тогда Аэрофлот. Но в течение только одной, теперь уже финиширующей семилетки, наша Гражданская авиация пополнилась сразу несколькими первоклассными лайнерами, к которым обязательно добавлялись эпитеты "первый в мире", "самый быстроходный", "наиболее комфортабельный". И среди этих властелинов воздушного океана — целая семья самолетов, созданных на Украине, носящих на своих бортах две буквы — "Ан".

Теперь надо и в КБ. Созваниваюсь с генеральным (а сделать это мне было на удивление несложно), и 17 сентября прихожу к нему. Понятно, сразу же смотрю по сторонам: в кабинете многое знакомо, а на установленных вдоль стен стеллажах есть и мои модели планеров А-1 и А-2 и самолета Ан-2, но последний раз в кабинете (в отсутствие хозяина) я был лет пять тому назад.

Рассказываю о цели визита, и О. К. её одобряет: "Нам будет приятно присутствовать в такой компании". Мне говорили, что недавно его посещал журналист московского Агентства печати новости Олег Морсков, и я спрашиваю: о чем тот собирается писать? "Это его профессиональный секрет", — улыбается О. К.

Даю читать написанные дома странички. Это был первый опыт представления О. К. своих текстов. К тому времени я уже имел практику визирования различных материалов в каких-то инстанциях и у всяких начальников, и знал, как иногда те вносят правки ради правок или по своему вкусу, не считаясь с автором и просто здравым смыслом. Но О. К. внимательно все прочел, сделал некоторые точные исправления, например, в первом абзаце перед словом "Аэрофлот" справедливо вычеркнул слово "тогда". Еще дал мне папку газетных материалов об "Антее" и предложил с ними ознакомиться в расположенной рядом с кабинетом небольшой гостиной.

В основном это были отзывы об "Антее" и я переписываю в блокнот некоторые цитаты. Затем иду к начальнику отдела перспективного проектирования Валентину Федоровичу Ерошину, и он снабжает меня новыми сведениями. Дописав страничку и тут же ее напечатав на машинке, вновь прихожу к генеральному. Он смотрит вставку и соглашается — все правильно.

Знаю, что он готовил книгу об экономике, и спрашиваю:

— Вышла ли ваша книга?

— Да, уже вышла, — отвечает О. К. и достает из стола книгу "Для всех и для себя". — Экономикой я занимаюсь в основном по воскресеньям, — говорит он. — У нас масса ошибок в планировании, в руководстве народным хозяйством и поэтому мы несем колоссальные убытки.

Год, напомню, 1965, и о "колоссальных убытках" еще не очень-то говорили.

О. К. надписывает книгу, протягивает мне, и я радостно отправляюсь в РАТАУ.

Самолеты тогда относились к сложной для открытой печати теме, и потому в редакции материал еще до размножения направили сидевшим над нами, на 6 этаже комбината печати "Радянська Україна", редакторам Главлита. Но и там его быстро и без потерь для автора и самого текста прочли, поставили на первую страницу прямоугольный штамп со словом "дозволяється", дату — "17.9.65" и подпись.

Все — теперь материал можно передавать прессе. Его сразу же поместили несколько газет и после публикаций о парижском триумфе это был первый подробный рассказ об "Анах", а уж в печати Украины — точно.

Тем временем близилось 60-летие О. К., и в начале января 1966 года звоню ему и сообщаю о своем намерении написать к юбилею очерк о нем.

— Не стоит, — следует быстрый ответ. — Обвинят в саморекламе.

Наверное, уже что-то подобное случалось у генерального конструктора.

— Так ведь писать буду я...

— Попробуй, докажи потом, что ты не верблюд, — смеется О. К.

Все-таки договариваемся, и на мое предложение прийти к нему в любое время, возражает: "Я сам к вам приеду завтра к семи часам". Сопротивляюсь, но он настаивает: "Как вас найти?" Объясняю и обещаю встретить у подъезда нашего здания. О. К. же собирается по этажам пройти сам. Но тут уже я не сдаюсь, и принимается мой вариант.

В тот день 7 января шел сильный снег, и минут через 5—7 после семи часов подъезжает "Волга". О. К. выходит из машины, здоровается и говорит: "Извините, что опоздал — кругом много снега и задержались у светофора".

В лифте поднялись на третий этаж, сели в одной из комнат с четырьмя столами, и О. К. начал рассказывать о себе.

— Вы будете от руки записывать? — спросил он, глядя, как я раскрываю свой лучший "тассовский" блокнот.

Увы: о репортерской оргтехнике мы тогда только слышали.

— А я пользуюсь диктофоном — очень удобно.

Сперва вспомнил об увлечении планеризмом. Потом, подчеркнув важность научных исследований, рассказал о некоторых своих принципах конструирования. Первый: всякое решение должно быть мотивированным. Второй: двигаться следует от необходимого — к желаемому, от желаемого — к допустимому. Тртий: правильные технические условия — это уже две третьих решения задачи.

Только разговорились, в комнату заглядывает наш выпускающий Л. Днями на каком-то событии он встречался с О. К., и, как человек довольно бесцеремонный, тут же бросается к нему с объятиями. О. К. быстро вскакивает и как-то смущенно здоровается. А вслед за Л. приходит не более вежливый зав. редакцией Ж. и предлагает всем перейти в другую комнату. О. К. слабо сопротивляется, я злюсь, но те буквально тянут гостя за руку, и мы перемещаемся.

Дальше разговор идет вчетвером, а к его завершению к нам заглянул заместитель директора РАТАУ В. Д. Семечев. Он узнал О. К., тоже зашел и спрашивает:

— Замучили вас журналисты?

— Я перенес голод, тиф и туберкулез, — быстро сказал О. К., — и журналистов смогу выдержать.

Из-за незваных пришельцев разговор, в общем-то, получился не таким, как мне хотелось бы. Когда он закончился, я снял с вешалки и подал О. К. пальто, но он остановил меня словами: "Спасибо, я все делаю сам". Может, думаю с тех пор, это относилось и к групповому разговору? Провожая О. К. на улицу, я что-то пытался объяснить. Но, как мне показалось, к вторжению моих нахальных сотрудников он отнесся великодушно.

Однако через несколько дней Л. по инерции прорвался к О. К., и тот при следующем моем звонке высказал некоторое недовольство по этому поводу. Мне было крайне неловко (это чувство осталось по сей день), но я все же написал очерк и отдал О. К. на чтение. Он сделал в тексте некоторые правки и по моей просьбе добавил обращение к читателям киевской комсомольской газеты "Молода гвардія",

для которой я по договоренности с заместителем главного редактора Витольдом Орестовичем Прощаковым этот очерк готовил, и подписался рядом с датой: "24.01.66".

Тогда же О. К. завизировал и мой второй, меньший по объему, материал о нем для "Труда".

В киевской газете, почти на всю полосу, с фотографиями, обращением О. К. и его факсимиле, очерк "Генеральний конструктор" вышел накануне 60-летия О. К. 6 февраля 1966 года.

"Труд" к Указу Президиума Верховного Совета СССР о присвоении О. К. Антонову звания Героя Социалистического Труда подверстал мою зарисовку "Его имя носят самолеты".

Не знаю, как оценил материалы мой герой, но это были первые очерки о генеральном конструкторе О. К. Антонове.

Еще не забылись и восторженные отзывы об "Антее", еще проводились его испытания, а тем временем экипаж И. Е. Давыдова готовился к полету, который должен был зафиксировать богатырские возможности машины и поднять ее вместе с конструкторами на новый виток успеха.

Невысокого роста, неторопливый и неразговорчивый, лысоватый, со скуластым костистым лицом, он и в мундире полковника и с Золотой Звездой никак не производил героического впечатления. Но был упорным и с железным, как определил его бывший шеф А. Н. Грацианский, характером, все доводил до конца и не раз подтверждал свое высокое мастерство.

Кроме тех полетов, о которых я уже говорил, И. Е. Давыдов проводил опасные испытания Ан-24 на максимально допустимые перегрузки. Тогда он при подходе к земле резко бросал машину с двух, трех и четырех метров. А перед полетом в виду сложности задания предложил заменить своего напарника, неженатого молодого второго пилота, более старшим. В год двадцатилетия КБ Иван Егорович Давыдов стал Героем Советского Союза и заслуженным летчиком-испытателем СССР. Ему и доверили штурмовать мировые рекорды. А вторым пилотом в экипаже был физически более сильный В. И. Терский.

В Жуковском "Антей" заполнили чугунными чушками на 88 тонн 103 килограмма, и 27 октября 1966 года он пошел на взлет. Еще никто и никогда не поднимал в воздух такой груз. По правилам Международной авиационной федерации в одном полете фиксируются и меньший вес, так что на землю привезли сразу двенадцать мировых рекордов. А максимальное достижение полковника ВВС США Джона М. Томпсона на "Дугласе" С-133А перекрыли на 34 тонны 624,5 килограмма.

Вскоре после того полета на одном торжестве я спросил у О. К.: предел ли это возможностей машины?

— О, нет, — как всегда быстро ответил генеральный конструктор и засмеялся. — Есть еще порох в пороховницах.

Запас же этого "пороха" оказался настолько велик, что ровно через год, 26 октября 1967 года, самолет поднял груз в 100,4 тонны на высоту 7800 метров и попутно установил еще около пятнадцати рекордов.

Были рекорды и в дальнейшем. Конечно, груз поднимает обладающая определенными возможностями крылатая машина. Но и от пилота или экипажа зависит многое. М. Л. Галлай в книге "Испытано в небе" утверждал, что и на самолете, где все вроде бы решает техника, тоже есть элемент спорта. А основное в нем, считал он, это "прежде всего то, что дал рекорд науке, технике, методике летного дела. Что удалось закрепить, взять на вооружение (иногда не только в переносном смысле слова), перенести с уникального рекордного самолета в авиацию вообще. В чем стали участники установления рекорда — а за ними и все их рядовые и нерядовые коллеги — умнее, опытнее, искуснее.

Потому что в этом — самое главное, ради чего поднимаются в воздух испытатели с начала существования авиации до наших дней".

Так и рекорды Ан-22 свидетельствовали о его возможностях выполнять уникальные операции.

Это проявлялось и в сложных испытаниях, когда после срыва в штопор году в шестидесятом Ту-104 все неманевренные самолеты стали проверять на сваливание. В. И. Терский рассказывал, как на заданной высоте они постепенно, ступеньками, замедляли скорость и наконец добирались до того момента, когда самолет при еще небольшом уменьшении скорости мог прекратить поступательное движение и сорваться в неупорядоченное падение. Программу эту, конечно, просчитывали с аэродинамиками, но все равно летчики улавливали сами, ощущая всем своим существом, как их самолет, теряя способность лететь, начинал соответственно вести себя в воздухе: еще немного, и будет поздно.

Посадочная скорость "Антея" в зависимости от загрузки составляла 220—230 километров в час, а доводили до 180, дальше уже очень опасно.

Такого рода испытаний было много. Обстоятельный и точный, как всякий хороший летчик-испытатель, В. И. Терский дал мне выписанные столбиком основные программы испытаний Ан-22 и фамилии проводивших их командиров.

Сам Владимир Иванович провел заводские и государственные испытания Ан-22 с номерами 01-04 и 02-03. По их результатам самолет выпускался серийно в 2-х вариантах. Еще он отрабатывал боевое применение с десантированием в полете парашютистов и грузов. В такие моменты устойчивость машины нарушается, воздушные потоки крутят ее и чтобы удержаться в ровном полете, а еще и с определенными интервалами выпустить из люка новую порцию груза (танки, скажем), надо обладать немалым мастерством и, несомненно, мужеством.

Многие сложные задачи на "Антее" решал Ю. В. Курлин. Например, разрабатывал методики посадок с остановленными двигателями (а кроме Ан-22 еще и на Ан-24 и Ан-26). Или воздушное десантирование тяжелой техники и боевых грузов. Посадку на обледеленелую полосу. Раз, в Норильске, когда ему запрещали садиться на покрытый льдом аэродром, а запасной не принимал такую технику, настоял на своем и уложился в два километра, тормозя пробег на финише винтами.

В конечном счете, вся эта, в том числе празднично-рекордная, работа с "Антеем" должна была подтвердить его боевые возможности. Когда О. К. был в Париже, один зарубежный журналист его упрекнул. Вот вы, сказал он, все время говорите о мирном применении гиганта. Нам понятно, что для вашей огромной страны нужны и соответствующие средства транспорта. Но скажите, пожалуйста, можно ли на вашем самолете перевозить также солдат и военное снаряжение? Ведь в таком случае уже нельзя будет назвать его мирным самолетом?

— Как, по-вашему, — спросил его О. К., — бутылка из-под лимонада мирная вещь?

Журналист нерешительно согласился.

— Так вот, месье, — продолжил генеральный, — когда над нашей страной нависла опасность и советскому народу пришлось бороться с жестоким и сильным врагом, партизаны наполнили эти мирные бутылки бензином, и они в их руках превращались в грозное оружие...

Конечно, Ан-22 предназначался для военных целей, но он мог перевозить что угодно, и О. К. не кривил душой. Однако в то время у нас не было принято выставлять боевые машины за рубежом и соображения секретности (часто излишней) соблюдались очень строго. Как не существовало и термина "двойные технологии". Но очень многое в науке и технике рассматривалось именно с учетом оборонных перспектив. И если даже учебный тихоход По-2 был ночным бомбардировщиком, то Ан-22 и подавно мог иметь боевое применение. Да он для этого и создавался.

— Не знаю, — заметил позже О. К., — присутствовал ли этот журналист 9 июля 1967 года на воздушном параде в Домодедово, но для его общего образования это, пожалуй, было бы полезно. Там он увидел бы, чем мы можем начинить наши самолеты, если этого потребует Родина.

В тот день на посвященном Дню Воздушного Флота СССР воздушном параде на летном поле провели условную десантную операцию.

Сброшенные с Ан-12 и других самолетов парашютисты стремительным ударом захватили плацдарм. А когда с помощью новых сил десант основательно закрепился на передовом рубеже, туда же приземлились "Антеи" В. И. Терского, Ю. Н. Кетова и И. Е. Давыдова и, не глуша двигатели, выгрузили тяжелое ракетное оружие. Как водится, не обошлось без военной хитрости, и чтобы ввести в заблуждение "предполагаемого противника", к номерам машин 1, 3 и 4 дорисовали по нолям: пусть думают, будто "Антеев" у нас уже много. На место машины пришли с точностью в пять секунд, и, оценив это мастерство, министр сразу же присвоил В. И. Терскому и Ю. Н. Кетову первый класс летчика-испытателя; эта операция в самом деле была выполнена классически.

Давыдов мне рассказывал, что когда у всех на виду на летном поле появилась такая махина и из ее фюзеляжа на поле начала выкатываться боевая техника, трудно было оставаться равнодушным.

С 1969 года "Антеи" осваивали и военные летчики. Первым их получил стоявший в Иваново полк. Ан-22, как и его предшественники Ан-8 и Ан-12, усиливали боевую мощь Вооруженных Сил и открывали перед ними новые тактические и даже стратегические возможности. Они участвовали во всех учениях и операциях советских войск, доставляли помощь пострадавшим жителям различных стран, и это было большой заслугой конструкторского бюро и его руководителя. Но О. К. заботило и иное применение машины.

— Мы всегда считали, — говорил он, — что самолет является первоклассным средством для перевозки очень крупных грузов. Кроме всех других его назначений, конечно, он в состоянии выполнять такие миссии, какие не по силам наземному транспорту. В этом мы постоянно убеждаемся. Кстати, грузовые перевозки во всем мире сейчас растут быстрее пассажирских. Мы тоже работаем в этом направлении. Создание самолетов с большими габаритами грузовой кабины, способных поднимать очень тяжелые грузы, стало важнейшей народнохозяйственной задачей.

Буквально через три дня после домодедовского парада, анализируя в статье "Формула освоения богатств" в "Известиях" нашу

практику освоения полезных ископаемых северных районов, О. К. предложил вместо строительства на месте поселков перебрасывать туда по воздуху готовые дома со всеми удобствами.

По его подсчету пять "Антеев" с вертолетами Ми-10 могли бы доставить за две-три недели на "точку" полностью оборудованное, готовое к заселению жилье для двух-трех тысяч человек, а заодно и всех его обитателей. В сущности так можно было бы соорудить целый город. Умевший размышлять системно, с учетом экономической целесообразности и вниманием к человеку, генеральный авиаконструктор предлагал перевезти по воздуху еще механизированную столовую, кафе, киноустановку, парикмахерскую и многое другое. Такая организация ускорила бы и удешевила работы на Севере.

Кстати говоря, в сообщении ТАСС о серийном производстве машины подчеркивалось: "Использование "Антеев" в народном хозяйстве СССР позволит ускоренными темпами осваивать богатства Сибири и Дальнего Востока".

К сожалению, прекрасной идеей О. К. в полной мере тогда не воспользовались. Приносившие стране колоссальные доходы нефтяники и газовщики продолжали жить по-старому. Но обойтись без "Антея" северяне уже не могли.

В 1969 году они вплотную подступили к огромным нефтяным и газовым месторождениям. Для их полного ввода в действие нужно было различное оборудование, в том числе 16 газотурбинных электростанций на основе АИ-20. Обычно такие грузы сплавляли баржами по реке, затем ждали морозов и по проложенному в тайге зимнику тянули на тракторах дальше. Но все это долго, трудно и дорого. Тогда-то знаменитый начальник Главтюменьнефтегаза Виктор Иванович Муравленко позвонил Антонову и попросил прислать на помощь "Антей". Генеральный согласился — это и продемонстрирует возможности самолета!

Первым изучать условия будущей работы в Нижневартовск на попутном Ан-12 отправился В. И. Терский. Он замерил взлетно-посадочную полосу, и она оказалась длиной всего 1400 метров, а для самолета с такими грузами надо было минимум 1800. После обычных в подобных случаях прикидок и размышлений, решились на рискованный полет. Тогда руководители аэропорта сказали киевлянам: у нас может садиться только Ан-12. А нам, ответили те, надо работать на "двадцать втором". На нашу полосу он не сядет, возражают хозяева. Сядет, упрямятся гости. Диалог этот длился долго, а завершился на такой дипломатии: "Мы, — говорят сибиряки, — вам дадим только сведения о погоде, ветре и другие условия". Иначе говоря, вся ответственность за исход операции ложилась на гостей.

В тот полет В. И. Терский взял топлива только на обратную дорогу, и то вес машины получился великоватым. А когда снижались, открыли все двери и люки, чтобы дополнительным сопротивлением тормозить движение на пробеге, ведь садились не на сухой бетон, а на укатанный снег, и в случае надобности можно было бы выпрыгнуть из самолета.

Вообразим ту картину. Огромная машина стремительно снижается, конечно — приборы и приводные радиостанции помогают пилоту, но все равно он, что называется на глаз, своим, основанном на опыте, знании, природных способностях, чутьем определяет нужный момент и плавно сбавляет скорость полета. Удерживая все замедляющееся движение в воздухе ровно по траектории полета, в доли секунды отыскивает на несущемся навстречу пространстве единственно приемлемую точку касания и, ткнувшись в нее колесами, мягко притирает двухсотдвадцатитонную громаду к земле. И это — впервые.

Остановив самолет, Терский увидел, что впереди еще оставалось место и, стало быть, можно увеличивать посадочную массу самолета до максимальной. Но, и это было очень важным, если ошибка при расчете на посадку не превысит длины самого самолета. А рассчитывать летчики-испытатели умеют, вот и начали летать.

Потом повезли новые грузы, и Ю. Н. Кетов, Ю. В. Курлин, В. А. Ткаченко и другие летчики-испытатели освоили северные трассы, иногда садясь в неприспособленных для полетов местах. А в 1970 году И. Е. Давыдов на "Антее" доставил из Ленинграда на мыс Шмидта дизель в 50 тонн. Это тоже было выдающееся достижение, пусть оно и не фиксировалось ФАИ.

"Антей" приносил и другие успехи. 19 февраля 1972 года экипаж подполковника Марины Лаврентьевны Попович установил десять мировых рекордов. А через день она же добавила в свой почетный список спортивных трофеев еще пять высших достижений.

Но никакие достоинства летательного аппарата, впрочем, как и любого транспортного средства, не способны его абсолютно обезопасить. Сложная техника, атмосферные условия, ошибки наземных служб и экипажа и множество иных факторов могут стать причиной аварии и катастрофы. Потому-то вся история авиации отмечена этими горестными вехами. Но стремиться к максимально возможной надежности, конечно, надо. Для этого О. К. изучал катастрофы с различными машинами и результаты своих поисков поместил в книге "За безопасность полетов. Сборник материалов по борьбе с летными происшествиям". Она была издана в 1972 году с грифом "Для служебного пользования" и местом для номера тиражом в 100 экземпляров. Один из них есть у меня, и я его процитирую.

"Изучение летных происшествий и их причин, — отмечает автор, — является одной из самый действенных мер для повышения безопасности полета". И дальше объясняет, что представляет читателю сведения о летных происшествиях в разных странах за последние 10—12 лет. Выводы из них могут предостеречь от действий, повышающих вероятность возникновения летного происшествия. Свою работу О. К. Антонов адресовал широкому кругу специалистов. Еще он надеялся, что книга будет полезна молодым конструкторам, которые должны создавать легкие в освоении и не отвлекающие внимания экипажа конструкции и системы.

Затем, отдав дань ссылкам на решения XXIV съезда КПСС, О. К. в первой главе сделал обзор исторических представлений о существе безопасности полета. Выяснилось, пишет он, что "многократное нагружение конструкции сравнительно небольшими, даже далекими от разрушающих, нагрузками не менее, а в некоторых отношениях даже более опасно, чем однократное приложение большой нагрузки". И дальше приводит пример с пассажирским английским самолетом Де Хевиленд "Комета". Он вышел на линии несколько раньше Ан-10 и был своего рода объектом для сравнения.

О. К. анализирует случившиеся в 1952—1954 годах с этим самолетом катастрофы и замечает, что две последние произошли из-за недостаточной усталостной прочности фюзеляжа. Если бы эта причина была выявлена при первой же катастрофе, второй бы наверняка избежали.

Автор пишет лишь о зарубежных машинах, но при чтении этих строк невольно вспоминаются трагедии с Ан-10, и чувствуется (по крайней мере, такая мысль напрашивается сама собой), сожаление О. К. о том, что причины их не были изучены до конца.

На 156 страницах далее генеральный рассматривает различные ситуации и логически доводит свой анализ до подготовки экипажа. Трудна и почетна работа летчика и командира корабля, второго пилота и штурмана и всех тех, кому вместе с ними доверяют пассажиры свою жизнь, пишет он. Велика ответственность всех, кто подготавливает самолет к полету, следит за ним на протяжении всего его пути и принимает его. И приходит к простому и глубокому выводу: "отличная выучка, чувство ответственности — характерные черты каждого, кто связал свою жизнь с летной работой".

Через тридцать два года после выхода книги я дал ее прочесть ничего не знавшему о ней В. А. Ткаченко, и он работу своего шефа оценил очень высоко.

3. История с "Пчелкой"

Ан-14 успешно летали в армии, а пассажирские перевозки, как надеялся О. К., самолету так и не поручили. Возможно, виной тому были поршневые моторы или какие-то иные обстоятельства. Однако потребность в такой машине оставалась, и ее постоянно совершенствовали. Вначале ограничивались обычными доработками. Но когда появились подходящие турбовинтовые двигатели, решили провести коренные преобразования. В результате довольно обстоятельной и продолжительной работы Ан-14 превратился в принципиально новый самолет Ан-14М, то есть "модифицированный". Тем не менее, к нему еще долго по прежней традиции относили и название "Пчелка". Идеологию его появления сам О. К. объяснял так:

— Изучая опыт эксплуатации самолетов местных воздушных линий в Советском Союзе, наш коллектив убедился, что превалирующая дальность пассажирских перевозок легкими машинами составляет всего сто десять — сто двадцать километров. Такие самолеты, как Ан-14М, должны проникать в места с недостаточной сетью дорог, прокладывать новые авиалинии в сельской местности, где их применение дает значительную экономическую выгоду. Поэтому для самолетов данного типа не столько важна скорость полета, сколько простота обслуживания и эксплуатации, высокая надежность и неприхотливость к аэродромам, возможность переоборудования из одного варианта в другой в полевых условиях.

С таким настроем и работали. Правда, было в КБ и негативное отношение к затее с новым самолетом, и там ходила едкая фраза А. В. Болбота: "Вокруг одной "Пчелки" две тысячи трутней кормятся". Первый зам генерального, наверное, имел какие-то свои соображения на сей счет, но машина в этом не была виновата.

О. К. не раз говорил о вреде моды в конструировании. "Мода, — отмечал он во впервые опубликованной в сборнике "Самолеты. Планеры" статье "Модные увлечения или трезвый расчет", — хорошая вещь, когда она опирается на платежеспособный спрос. Мы же при проектировании самолетов всегда опирались на системные исследования, которые неизменно приводили нас при решении ставившихся перед нами задач к выгодности применения двигателей с воздушными винтами как на грузовых, так и на небольших пассажирских, сельскохозяйственных самолетах".

А дело в том, что турбовинтовые двигатели на взлете дают большую, нежели реактивные, тягу, а это первостепенно ценно для работы на необорудованных площадках. И расход топлива О. К. считал не менее важным показателем, чем скорость или грузоподъемность,

и не отступал от своих убеждений, пусть это не все воспринимали правильно и упрекали его в консерватизме. Так в эпоху всеобщего увлечения реактивными двигателями на "Аны" ставили турбовинтовые. В. И. Терский рассказывал, как однажды при демонстрации самолета кто-то из руководителей Гражданской авиации удивленно спросил: "Почему турбовинтовые двигатели?"

Со свойственной ему деликатностью, О. К. объяснил, что эти двигатели экономичны и, может быть, есть смысл мириться с их большим шумом. А когда в семидесятые годы во всем мире возникли трудности с нефтью, и суровая необходимость вернула в авиастроение турбовинтовые двигатели, стала очевидной прозорливость Антонова.

Не поддаваясь моде, говорил О. К., избежали соблазна создания чисто реактивных грузовых самолетов. Однако же, я знаю и иную оценку этому случаю. Начав проектировать самолет, О. К. затем не проявил должной настойчивости, и, говорили мне, напрасно. За это задание взялся А. С. Яковлев и выпустил Як-42. И так, оказывается, бывает. Но в целом, конечно, трезвый расчет в практике КБ был решающим.

Машина двигалась своим обычным конструкторско-производственным путем, а я продолжал собирать материал об О. К. и его самолетах. Написав новый очерк для журнала "Радуга", 1 февраля 1969 года передал его в КБ. Недели через три получаю свои странички с правками и коротенькой записочкой на бланке генерального конструктора. "Страшный панегирик, — прочел там. — Таких людей не бывает". И добавлено, видимо позже, шариковой ручкой: "Без недостатков?"

И дальше: "Никаких трудностей в работе? Страшная перегрузка. — И подчеркнуто тем же "шариком". — Постоянные вызовы в Москву. Нехватка времени. Плохая связь. Недостаток оборудования в т. ч. особенно лабораторного. Недостаток площадей и т. д."

А на обороте записки тоненьким перышком выведено: "Работа за троих. Ни одной секунды свободной". И опять фиолетовым "шариком": "Чрезмерный (?) демократизм".

Понимаю, что все это, особенно последняя фраза, как бы отвечает на чьи-то упреки и мнения.

А 29 апреля по поручению О. К. меня пригласили на первый вылет Ан-14М.

Со второй половины дня на аэродроме начали собираться сотрудники КБ. Генеральный стоял возле "Антея", ему сообщили о моем приходе, и он кивнул головой, а через три-четыре минуты быстро подошел к нам. Поздоровавшись, мы обменялись несколь-

кими фразами о будущем полете, и О. К. сказал, что не знает, когда состоится взлет. В этот момент ему показали летящий в стороне другой Ан-22. О. К. сделал несколько шагов в сторону и две-три минуты внимательно следил за ним. Потом разговор возобновился, и я спросил: эта модификация соответствует вашему правилу постоянно дорабатывать свои машины?

— А мы ее уже восемнадцать лет дорабатываем, — сказал О. К. — Когда все полностью закончим, я опишу историю машины.

— Чем, — спрашиваю, — объясняется все-таки скептицизм по отношению к "Пчелке"?

— Видимо, базис отстает от надстройки, — как всегда быстро, ответил О. К. — Профессор Шишкин, известный прочнист, как-то заявил: "Эту "американщину" мы строить не будем". А машина-то ведь неплохая.

— Пишете ли вторую часть книги "Для всех и для себя", как сказали в интервью газете "Радянська Україна"?

— Я такого не говорил, — улыбнулся О. К. — А книгу нужно переписать заново.

И стал живо рассказывать о статье в "Литературной газете" известного в то время экономиста Александра Бирмана с предложением ввести банкротство плохо работающих предприятий. О. К. эту идею не поддерживал. Затем сообщил о приглашении в Одессу на очень интересную экономическую конференцию. И если кто-нибудь из ваших товарищей, добавил он, занимается этой проблемой, стоит туда поехать.

Тут О. К. вежливо и прямо по-светски непринужденно предупредил, что мы еще встретимся, и отошел к самолету.

Ан-14М стоял на рулежной дорожке и вокруг него уже собралась масса людей. Он даже внешне заметно отличался от своего предшественника (а я делал модели "Пчелки" и хорошо помнил ее очертания). Стройнее стали формы и линии фюзеляжа, крыло получило трапецевидную форму и более изящным выглядело хвостовое оперение. Главные же особенности заключались, конечно, в летных качествах. Два турбовинтовых двигателя конструкции С. П. Изотова в сравнении с прежними, поршневыми АИ-14, развивали вдвое большую мощность. При этом они имели реверс (обратную тягу) и самолет мог, на удивление всем, по стоянке двигаться задним ходом. Коммерческая нагрузка возросла до полутора тонн, вместо семисот двадцати килограммов у старой машины.

Как и все "Аны", новый тоже был способен работать на маленьких площадках. Рассчитанный на 15 пассажиров, он мог перевозить и грузы, обслуживать экспедиции и выполнять множество иных миссий.

На самолете запустили двигатели. По переходу с режима на режим чувствовалось, что там не могут получить нужный режим и ведущий конструктор Линкевич, наверное, измучившись от всей этой неопределенности, суетился вокруг машины и перебирался от одной группы к другой. Неподалеку стоял экипаж в светлоголубых комбинезонах, а моторы все гоняли, и было непонятно — будет ли первый полет.

Наконец, видимо, все-таки двигатели "дожали", Владимир Иванович Терский и бортмеханик Валерий Витальевич Мареев (сын летчика-испытателя В. Г. Мареева) поднялись в кабину, и "Пчелку" отбуксировали на исполнительный старт. Отцепившись, тягач отъехал и самолет остался один. Другие самолеты в этот день предупредительно уступили ему место в воздухе и на земле, и на эту часть дня с этого аэродрома был запланирован лишь взлет Ан-14 М.

Опять загудели двигатели, и приглушенный расстоянием их звук расстилался над полосой, над аэродромом, над строениями завода и КБ, а внимание всех собравшихся было приковано к самолету. Вот он, поиграв на разных звуковых регистрах, двинулся по взлетной полосе, развернулся, постоял немного, словно раздумывая, и покатился дальше. Он перемещался по серой ленте бетона довольно долго и быстро, и казалось, что взлетает, поэтому над стоянкой несколько раз вспыхивали общие радостные возгласы.

Генеральный с Линкевичем на "Волге" уехал вперед по полосе. "Пчелка" несколько раз еще пробежалась в оба конца и зарулила на стоянку. Видимо, что-то не ладилось с двигателями. Их снова гоняли на различных режимах, а тем временем участники всего этого действа собрались вместе и начали что-то обсуждать. Окружавшие их люди постепенно приближались к ним, те отодвигались, любопытные восстанавливали первоначальное положение, и тогда совещание поднялось в автобус.

Все время неподалеку стоял вернувшийся на стоянку О. К., но участники обсуждения его словно бы и не замечали. Мне же казалось, что сейчас генеральный вмешается, что-то отменит, прикажет, посоветует, но он по-прежнему оставался в стороне; двигатели проверяли специалисты, а решение о полете принимал экипаж и О. К., вероятно, не хотел влиять на их выбор. Но вот все вышли из автобуса, и было ясно, до чего они договорились. Терский тут же, стоя, подписал полетное задание, и экипаж пошел к самолету.

На это раз двигатели заработали как-то особенно резво. Механик из кабины знаками переговаривался с провожавшими, потом подал команду убрать колодки, и машина сдвинулась с места. В конце полосы она развернулась и почти сразу, по крайней мере так виделось со стороны, поднялась над землей, пролетела какое-то расстояние и

села. Подрулив на стоянку, самолет начал выписывать какие-то странные пируэты и затем остановился. Из кабины спустился улыбающийся Терский и его тут же окружила толпа. Летчик стал рассказывать о подлете, о поведении машины в воздухе, о чувствительности управления и, как-то, мне показалось, виновато улыбнувшись, сказал об обнаруженном дефекте, из-за которого машина и вертелась на стоянке. А машина к взлету готова.

О. К. все внимательно выслушал — тут он уже был главным действующим лицом, поблагодарил экипаж и сказал: сегодня летать поздно, ведь за два часа до захода солнца испытательные полеты прекращаются. Это закон, подчеркнул он. Ну что ж, закон так закон, согласился Терский.

Генеральный пожелал испытателям хорошо отдохнуть и уехал.

Машина взлетела утром следующего дня и пробыла в воздухе 35 минут.

Сразу же после этого события я написал информацию, собрал в КБ визы и печать, а поскольку наше РАТАУ входило в единую всесоюзную систему ТАСС, то передал ее по телетайпу (это тогда была самая оперативная связь) в Москву. Потом для верности позвонил Владимиру Новикову, который там вел авиационную тему, и стал ждать возврата уже подписанного "в печать" своего материала, ведь для прохождения его через Главлит нужно было согласование с Министерством авиационной промышленности СССР.

Вскоре из ТАСС получаю следующую служебную телетайпограмму: "К сожалению, ответ на твой запрос оказался отрицательным. В Министерстве не советовали сообщать что-либо о самолете Ан-14М. С приветом В. Новиков".

Что делать? Конечно, иду за помощью в КБ, и после наших переговоров из Киева в Министерство пошло письмо с просьбой разрешить публикацию материала об Ан-14М.

Пока все это крутилось, у ведущего конструктора В. Линкевича случилось кровоизлияние в мозг, и О. К. принимал все возможные меры для его спасения, приглашал крупных медиков, в том числе Н. М. Амосова, но спасти инженера не удалось.

В Москве же, в массивном, эпохи конструктивизма здании Министерства в Уланском переулке аппаратная машина перемалывала киевский запрос, и примерно через месяц мне в КБ радостно показывают копию вынесенного там вердикта.

В левом углу документа, как и положено, значатся выходные данные: "ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА авиационной промышленности СССР. 30/VII 1969 г. № 22/3628 Москва". В правом углу — адрес получателя: "Ответственному руководителю предприятия

(дан его номер — В. М.) тов. Антонову О. К., г. Киев-115 на № 7779 от 8 июля 1969 года".

А ниже шел радостный для меня текст:

"Министерство авиационной промышленности не возражает против опубликования в открытой печати материалов по 15-местному пассажирскому самолету Ан-14М. А. Кобзарев". И его подпись.

Зарегистрированная в Киеве 4.08.69 бумага уже успела обрасти визами.

Замечательно! И мне вручают ксерокопию документа, однако, для пущей бдительности — без подписи заместителя министра. Но этого мне достаточно, и я тут же отправляю все сведения в ТАСС.

И опять — жду. А спустя три недели получаю по телетайпу записку от Новикова:

"Твоя информация об Ан-14М после долгих консультаций завизирована Главлитом. Она сдана на выпуск и в ближайшие дни будет в вестнике".

"В вестнике" — значит пойдет в газеты и на радио.

И вот 1 сентября к нам приходит та информация:

"Всем — 29.1/9 № 9-69". "В семействе Анов — пополнение".

И дальше текст из 17 строчек с подписью — (ТАСС).

На основе московской телетайпограммы даю чуть большую, с некоторыми подробностями, информацию под старым заголовком и с фамилией автора.

2 сентября, едва раскрыв утром "Правду", увидел свою заметку уже с третьим заголовком "Пчелка" — турбовинтовая" и с подзаголовком "Первый испытательный полет "Ан-14М". Приятно, ничего не скажешь, и в КБ, думаю, будут рады: об их машине узнала вся страна, а может и весь мир, ведь информация пошла "всем" и ее поместила сама "Правда".

На следующий день звонит Новиков и спрашивает: "А есть ли у тебя документ Министерства? А то ведь оттуда интересуются, кто дал разрешение". Вот тебе и раз! Надо, стало быть, запасаться новыми бумагами и опять еду в КБ. Там с письма А. Кобзарева контактным способом, один к одному, чтобы было поточнее, снимаю фотокопию и по телефону заверяю Володю, что все в порядке. На том вся та история для меня и завершилась.

А в октябре редакция журнала "Радуга" решила попросить О. К. посодействовать ей с подпиской, и поводом для визита к нему (без меня) стал готовящийся у них к печати мой очерк. Забота о подписке для всякой редакции дело, в общем-то, обычное, и, возможно, очерк о генеральном конструкторе и он сам в чем-то и помогли бы, но в это же примерно время на О. К. накатила очередная неприятность, и

он попросил публикацию задержать. А очерк был большой, терять его было жаль и после переговоров с Л. М. Гацуцом, а его — с шефом, тот наполовину сдался: "Пусть автор приходит. Посмотрим, что останется в его очерке после того, как я лишнее вычеркну".

Писать о знаменитостях трудно, но куда сложнее написанное публиковать.

13 ноября прихожу в КБ. Еще на проходной референт генерального Л. М. Гацуц делится последними новостями и, беря в руки свой пропуск, показывает: "Олег Константинович предлагал одну сторону книжечки делать короче другой — так будет удобнее открывать пропуск". И до этого ему было дело.

Только начали говорить с О. К., заглянул какой-то сотрудник и стал рассказывать об изготовлении памятника. "Одному из наших товарищей", — пояснил мне О. К. Он очень внимательно и по-деловому отнесся к посетителю и пообещал чем-то помочь.

Прерванный было разговор возобновился, но тут появляется директор завода (а в КБ существовала такая система управления, что кроме общего ответственного руководителя — генерального конструктора, был еще и директор), и О. К. извиняется: "Одно дело наскочило на другое, придется минут десять подождать". Уходим с Гацуцом к нему в кабинет, где раньше была гостиная генерального, и смотрим готовящиеся к подписи дипломы почетных членов КБ. Среди них полярный летчик И. П. Мазурук, главный инженер Украинского управления ГВФ М. В. Золотарев и прежний директор Киевского авиазавода П. Е. Шелест. В КБ, надо заметить, не забывали о тех, кто им помогал. А где же Никита Сергеевич, спрашиваю. Да, соглашается Леонид, он ведь наш крестный отец и очень нас поддерживал. Однажды ему дали книгу почетных посетителей, он открыл новую страницу и на самой ее верхней кромочке расписался.

Наверное, думаю, чтобы над его подписью ничего не добавили, возможно, такой опыт у Н. С. Хрущева был.

Пока ждали, подоспело время назначенного заранее совещания, оно окончилось около часу дня, и опять вхожу в кабинет и передаю текст. О. К. пробегает его взглядом и, качая головой, не то шутливо, не то всерьез причитает:

— О-ей! "Антонов, Антонов, Антонов". А что, если написать о коллективе?

— Очерк ведь о вас, — возражаю, — так задумано.

— Не получится? Тогда лучше не печатать — обвинят в саморекламе, — слышу уже известный довод.

— Пишу-то ведь я, — опять использую старый аргумент.

— Это не важно.

— Да и журнал — украинский, его в Москве и видеть не будут, — настаиваю на своем, намекая на источник неприятностей.

— Ну, нет, — отвечает О. К. уверенно, — найдутся доброжелатели и отправят журнал в Москву.

— Два года тому назад вы ведь уже читали похожий материал, — напоминаю о моем очерке о нем в молодежной газете. Хотя, конечно, понимаю, что у моего собеседника есть основания для возражений.

— Набрался опыта, стал мудрее, — смеется О. К. и, не желая видимо меня огорчать окончательно, спрашивает:

— Вы вот эту книгу видели? — Он достает из стола недавно вышедшую книгу своих новелл "Десять раз сначала".

— Да, — отвечаю, — Леонид Митрофанович только что показывал.

— Я вам ее дам, с автографом...

— В качестве компенсации?

— Хм. Вы напечатайте отсюда любые места — здесь все проверено, и дайте со своими комментариями. Так ведь можно?

О. К. раскрыл книгу и стал писать, улыбаясь.

Не заглянув в надпись, взял книжку, поблагодарил и, зная истинную причину отказа от публикации, спрашиваю напрямик:

— Правда ли, что моя информация о "Пчелке" наделала шуму?

О. К. стреляет в меня взглядом (я не раз замечал этот быстрый разворот глаз после неожиданного или интересного для него вопроса), и соглашается:

— Да, была настоящая буря. Вы нам самолет закрыли, а я вам очерк. — О. К. задорно смеется. — Вот мы с вами и квиты.

Дело же с "Пчелкой" было так, и для удобства все его подробности я расположу по хронологии.

Мне рассказывали, что О. К. получил приглашение на очередной Салон, но Министерство авиационной промышленности не включило его в официальную делегацию, а от поездки частным образом он отказался. Его же самолет Ан-26 с ускорителями РУ-19 полетел в Париж. Не исключено, что это родило у О. К. какие-то эмоции. А 14 августа 1968 года "Литературная газета" поместила уже упоминаемые мною его заметки "Вокруг "Антея". Публикация кому-то в Министерстве не понравилась и ее "обсуждали" на коллегии. В итоге, говорили мне, автору довольно в грубой форме предложили и чуть ли не записали в решении больше не выступать в печати. Короче, обвинили в той самой злополучной саморекламе, о которой О. К. мне дважды упоминал. Он очень тогда обиделся.

После смерти О. К., 27 апреля 1989 года вдова Эльвира Павловна мне подробнее раскрыла ситуацию с теми "антеевскими" заметками.

Там есть фраза "наше бестолковое планирование" — и за нее Олег Константинович получил на коллегии Министерства выговор. Когда он приехал из Москвы и рассказал об этом, я спросила: "И что вы будете делать?" Он ответил: "Продолжать писать".

Перечитывая потом антоновские заметки, я той фразы не нашел, но есть похожая: "при современной суматошной системе управления промышленностью и не изжитой еще парадной шумихе".

И вот на этот фон накладывается новая проблема — с "Пчелкой". Как объяснили мне в КБ, первыми на публикацию "Правды" отреагировали какие-то зарубежные коммерсанты, кажется, из Польши, и запросили сведения о машине в "Авиаэкспорте". Ну, а там ничего о ней не знают. Но в "Правде" написано, те уверяют. Тогда экспортеры жалуются в ЦК КПСС: разве можно так работать, если о новых самолетах мы узнаем из газет? Тут же из ЦК звонят П. В. Дементьеву, а он человек старого закала, и реакцию его, министра более чем с тридцатилетним стажем и двумя Золотыми Звездами, представить не трудно. И оказалось, что и в Министерстве никто не помнит — давали ли разрешение.

Вернусь к рассказу О. К.

— Министр рассердился, — говорит он, — и приказал закрыть машину. А у нас ведь было постановление правительства. Но министр забыл, у него таких постановлений тысяча, без преувеличения, тем более — оно давнее.

О. К. снова смеется:

— Мы к вам никаких претензий не имеем. Это Гарвардта (который помогал получать разрешение. — В. М.) военные уговорили показать всем самолет. В итоге после вашей публикации нам запретили работать над самолетом. Был тут у нас раньше Болбот, хозяйственник, но не конструктор, освободили мы его...

В прошлом, замечу попутно, еще из Новосибирска, ближайший помощник Олега Константиновича А. В. Болбот по всеобщему признанию был сильным руководителем и в КБ делал очень много. Помню, все наши чертежи по планерам бригады после подписи автора и начальника бригады имели графу для визы Болбота, а таких и еще больших бригад было несколько и все чертежи сходились на утверждение к Болботу; это огромная работа. Освобождение его от должности первого заместителя генерального, по мнению многих, было ошибкой Антонова.

А коль скоро уж возник этот сюжет, отвлекусь в сторону и приведу мнение Е. А. Шахатуни. По ее словам, главный инженер авиазавода Руденко однажды передал О. К. слова Болбота (которого сам не

любил) о том, что Антонов уже не делает ничего и только лавры пожинает.

— Олег Константинович об этом мне говорил сам, — заметила Е. А. — А Болбот мог сказать так потому, что в конструировании не участвовал. Он много организационно делал, но кто проектирует на самом деле — Белолипецкий, Трунченков, Гельприн или Антонов, мог действительно не знать. Как не понимать и роли генерального. Вот с тех пор у Олега Константиновича началось какое-то настороженное отношение к Болботу. А тот на меня обиделся, но я до сих пор не понимаю — за что.

На это я сказал Елизавете Аветовне:

— Но ведь некоторые в увольнении Болбота обвиняют вас и говорят, что "это — мама виновата". Кстати, знали ли вы, что вас в КБ называли "мамой"?

— Знала, — отвечает с улыбкой Е. А. — Когда что-нибудь происходило, старались обвинить меня. Если Олег Константинович делал не так, как они хотели, то его не обвиняли, поскольку слишком любили. А я все это терпела.

— Было ли увольнение Ануфрия Викентьевича, — спрашиваю, — ошибкой генерального конструктора?

— Трудно сказать, — ответила уже с позиций переосмысления прошлых событий Елизавета Аветовна. — Болбот очень много сделал для фирмы. Но при этом забирал в свои руки власть и мог Антонова постепенно отстранить. Олег Константинович это понимал. Хотя я не знала, что он собирается Болбота снимать.

Теперь задумайтесь: ваш первый зам, с которым вы общаетесь по несколько раз на дню, должен подставлять руки, плечи и спину, а вы ему не доверяете. Как можно поступить? Да тысяча есть способов, и они описаны даже в литературе, вспомним хотя бы Шекспира. А мы думаем, что постройка самолетов это расчеты, формулы, технология, материалы и прочие подобные вещи. Там же, впрочем, как и везде, кипят такие страсти и проявляются сложные натуры. Но я не устанавливаю истину — да и как это сделать? — а лишь рассказываю о генеральном конструкторе, который, оставаясь человеком, по-своему реагировал на происходящее и, само собой, не всегда мог оставаться объективным и уж тем более не ошибающимся.

А сейчас опять сошлюсь на беседу с О. К.

— Я считаю, — говорил он как-то даже раздраженно, — что замом генерального конструктора должен быть человек, который знает и, главное, любит это дело. Предложил я Болботу остаться замом. Мы бы дали ему завод, жилье — руководи. Он обиделся, не захотел оставаться и поехал в Москву, а его там назначили начальником главка

и теперь я ему подчиняюсь. Представляете? — О. К. вроде бы улыбнулся. — Он нам говорил, что мы мало рекламируем самолеты, а потом, может, сам и показал минис-тру газету. А тому из ЦК звонят, он и отвечает: "Какой самолет? Зачем он нужен? Мы ведь Бе-30 делаем?"

О. К. даже оживился:

— Но сейчас как будто обстоятельства складываются в нашу пользу. Леонид Ильич Брежнев обещал чехам покупать у них самолет — точно такой, как Бе-30 Бериева, и поэтому его машину не делают. Вот об этом можно бы написать. Да нельзя...

И после некоторой паузы, не забывая о цели моего прихода, добавляет:

— У нас вот есть большой коллектив авиамоделистов, они уже одиннадцать лет выигрывают соревнования. (Среди команд Министерства авиационной промышленности СССР на Кубок имени А. Ю. Маноцкова. — В. М.) О них бы надо написать.

Конечно, соглашаюсь. Однако я уже обо всех ведущих моделистах КБ, моих друзьях по сборной команде Украины, где я недавно был тренером, написал, и об их делах знаю все; даже то, что Володя Косяченко пригласил генерального на сегодняшний запуск своей радиоуправляемой модели. Но всего этого не говорю, а О. К., достав из стола и показывая стопку бумаг, продолжает, то ли намекая, то ли сетуя искренне на занятость:

— Времени все нет. Вот лежит текст выступления в КВИАВУ (Киевское высшее инженерно-авиационное военное училище. — В. М.) о перспективах развития авиации — некогда прочесть. Вот докладная записка...

Тут позвонили из какой-то организации торговой рекламы, и О. К. ответил в трубку: "Если нужно помочь производственной базой — безнадежно. Советом — пожалуйста". И стал объяснять дорогу до КБ. Потом по телефону сообщил референту о предстоящем визите и попросил заказать гостье пропуск.

Уже давно настал и прошёл обеденный перерыв, О. К. человек пунктуальный, да и честь надо знать. Прощаюсь, и у референта открываю подаренную мне книжку. Стремительным, хорошо знакомым почерком синими чернилами (позже О. К. перешел на черные) выведено:

"Самому настойчивому журналисту автору не появившегося на свет очерка о генеральном конструкторе на добрую память от автора. 13.XI.69".

И подпись.

Вечером авиамоделисты рассказали, что О. К. ездил к ним на аэродром, где Косяченко запускал модель. Она очень понравилась

шефу и, как человек творческий и постоянно думающий о своем деле, он предложил построить летающую копию нового самолета и до испытаний таким образом проверить его. Тут же все сообща определили место для кордодрома.

А самолет Ан-14М продолжали дорабатывать. О. К. очень подробно им занимался. Для экипажа и технарей на аэродроме поставили ящик из-под вертолета (традиционное, кстати говоря, место обитания наших непривередливых авиаторов всех поколений) и к ним часто приходил генеральный. Как быть? — спрашивал он по поводу возникавших проблем. Но как ни старались их устранить, пришлось взять моторы другой фирмы.

Позже машину назвали Ан-28, но работа не прекратилась, и постепенно в нее включался молодой летчик Александр Васильевич Галуненко.

Это уже был представитель нового, наверное, третьего поколения летчиков-испытателей КБ. Он родился 1 марта 1946 года, очень рано остался без родителей, жил у дедушки с бабушкой в селе Троицкое Запорожской области, затем воспитывался в интернате и в классе седьмом увидел маленькую книжку о летчике-испытателе Владимире Ильюшине. Отныне Саша читал все, что только можно было достать об авиации. Даже в модные тогда космонавты не тянуло, ведь те, считал он, летали только раз, ну — два, пусть и в космос, а у летчиков-испытателей была постоянная, интересная исследовательская работа.

Так Саша поступил в Аэроклуб — сперва в парашютное звено, а потом и летное.

Оттуда его направили в Черниговское высшее военное авиационное училище лётчиков. Его Галуненко окончил с отличием и стал служить в истребительном полку в Одесском военном округе. А давняя мечта оставалась. В разговорах с товарищами узнал он о Школе лётчиков-испытателей Министерства авиационной промышленности СССР. Но в нее принимали только с первым классом и налетом около тысячи часов.

Набрать положенное время помогла подготовка к участию в арабо-израильской войне. На нее Галуненко, к счастью, не успел, зато провел в воздухе немало часов и стал опытным асом.

Еще ему посоветовали получить инженерное образование, что при приеме в Школу считалось преимуществом. Он бросился в МАИ, в ХАИ, но там потребовали направление начальства, а получить его в округе было практически невозможно. Так поиски других ВУЗов привели в Ленинградский институт авиационного приборостроения

с более простыми правилами. Пообещав в части учиться только во время отпуска, Галуненко в 1971 году стал студентом-заочником.

Теперь настойчивый офицер поехал в Министерство. Там ему выдали условия приема в Школу и предложили после каждого повышения в звании, классе или налете сообщать им. Галуненко так и делал. Наконец из Москвы пришел вызов, и предстояло получить разрешение на демобилизацию. Командиры полка и дивизии — согласились, а командующий 5 воздушной армией А. А. Алексенко отказал.

Все? Нет, не сдавался Галуненко, и отправился в Одессу.

Сейчас Александр Васильевич вспоминает ту свою эпопею с юмором, а тогда было ему совсем не весело.

В штабе Армии он попросился к командарму. Заходи, сынок, по-отцовски принял генерал с двумя звездами на погонах и на груди. Хочу учиться на испытателя, говорит гость. И тут же услышал много совсем не ласковых слов: у нас не хватает летчиков и иди служить дальше. Домой же ехать не хочется, и за настойчивость ему взялся помочь начальник отдела кадров. А вышел он из высокого кабинета багровым: "Иди ты, капитан, знаешь куда! Меня, Героя, из-за тебя..."

Галуненко не отступает, и поздним вечером сжалился кадровик и посоветовал: надо завтра действовать через первого зама командующего — он ведь тебя знает. О, радостно встретил Галуненко недавний комдив. Объясняет летчик свои дела, а генерал обещает: сейчас решим, давай документы. Но и он вернулся.

Тут хорошо знавший Галуненко командир дивизии Обтелюхин, хоть и жалко было отпускать отличного летчика, пошел на "военную хитрость" и на учении дал ему возможность сесть на аэродроме во время прилета командующего. А там, разрешил, уже действуй по обстановке.

Приземлился Галуненко на своем "МиГе", нашел домик, где проходил разбор учений, и принялся караулить у генеральской шинели. Кончилось совещание, и все выходят. Товарищ командир дивизии, разрешите обратиться к командующему армии, чеканит Галуненко. В лицо суровый командарм недавнего ходатая не запомнил, но едва услышал знакомую фамилию, взорвался: да я ж тебе сказал — и все прочее из крутого лексикона. Капитан стоит молча, и генерал переносит гнев на комдива: ну что ты распустил подчиненных? Сам не знаю, отвечает тот, что с ним делать: летать не может, с просьбой своей надоел — и понес на одного из лучших летчиков абсолютную напраслину.

Так он же в испытатели хочет, удивился генерал-лейтенант. Да пусть куда угодно, ведет дальше комдив, а сам показывает рукой: не высовывайся. Ну, смотри, доносится до него диалог высоких начальников. Я же не знал, что он такой никудышний. Подожди, спохватился: а чего же ты его замкомэска назначил? Да некого было, и то — временно, пока...

Улетел командующий, и тут уже дивизионный батя выговорился: ах, ты такой-разэтакий, заставил меня самому Алексенко врать.

И поехал отставной капитан в Школу летчиков-испытателей.

После ее окончания в 1975 году попросился в микояновское КБ или на серийный завод, но обязательно — на "МиГи". И вдруг на торжественном закрытии учебы читают приказ: Галуненко направляется на Киевский механический завод (открытое название КБ).

Что это такое, выпускник не знал и сильно огорчился: будет, подумал сразу, возить какие-то грузы на стареньком Ан-2. И только после первых банкетных тостов начальник летной службы Министерства Лев Васильевич Фоменко объяснил: это не просто "завод", а КБ Антонова и попал ты, Саша, туда исключительно благодаря просьбе моего друга, тамошнего летчика-испытателя Бориса Степанова, "прислать орла". Это, во-первых. Во-вторых, ты имеешь высшее инженерное образование. И, в-третьих, твоя фамилия тоже заканчивается на "ко". Так что с тебя еще ящик коньяку, а ты — "механический завод".

На работу он вышел 11 мая 1975 года, и ему предстояло состояться как профессионалу на такой фирме, где уже работали выдающиеся летчики-испытатели.

Сперва Галуненко поручили полеты на Ан-26 при испытаниях Ан-28 в Армении. Но простого сопровождения ему было мало, и он принялся изучать новую машину. Видя это, Терский предложил вводить молодого коллегу в строй. Руководство согласилось, и стал Галуненко подсаживаться на второе кресло, а если рядом с командиром летал бортмеханик, то пристраивался за ними. Тем временем Терский полностью занялся другой машиной, и Галуненко назначили и ведущим летчиком-испытателем "двадцать восьмой".

Так он и встретился с генеральным конструктором. На Ан-28 обнаружились некоторые трудности, и Галуненко вызвали к О. К. Выслушал он летчика, конечно, внимательно, нашли решение проблемы, и о результатах полетов попросил сообщить непосредственно ему. А летчик запомнил, что разговаривал с ним генеральный очень тихо, вежливо, не как командующий армией. К тому же, обращаясь на "вы", удивлялся он и через тридцать лет после той беседы. Вот тогда уже окончательно убедился, что попал на серьезную работу.

4. Долгая дорога к книге

За время общения с О. К. у меня собралось немалое количество машинописных страниц очерков и репортажей о нем и его самолетах. Все передаваемые ему тексты он читал сам, никому не перепоручая, как нередко случается. О. К. никогда не писал на полях свои замечания вроде "стиль", "плохо", "убрать", не ставил вопросительные знаки или иные пометки, которые потом обескураженный автор не может понять. Генеральный брал ручку с черными чернилами, реже — шариковую, и сам правил. Если же требовались более подробные изменения, вычеркивал строку аккуратной, иногда под линеечку, чертой и вписывал новые фразы. Или на каком-нибудь клочке бумаги, например, листке календаря, добавлял что-то. Эти правки были всегда по делу, без вкусовщины и уважительны.

Продолжались и встречи с О. К. 30 сентября 1970 года звонит Л. М. Гацуц и говорит: шеф хочет устроить пресс-конференцию и создать рекламу одному нашему изобретателю. Как это лучше сделать? Поговори с ним.

— Здравствуйте, — слышу знакомый голос. — Это Антонов. Наш работник Трофименко построил очень любопытную машину. Она — амфибия, даже по снегу на гусеницах ездит. Только что не летает. И сделал ее так превосходно, что когда машина едет, на нее все обращают внимание. Если бы наш горьковский автозавод выпускал так свою продукцию, она бы завоевала весь мир. Трофименко — слесарь. Но всем бы инженерам так разбираться в технике. Это — замечательный мастер.

С Виктором Трофименко я работал в модельной мастерской, его редкое умение знал и, выслушав О. К., предложил написать об умельце. А потом вновь возвращаюсь к очерку о нем самом.

— Хм, — следует обычная реакция О. К. на интересный или неожиданный вопрос. — Думаю, к концу года такая возможность появится. А то ведь когда статья попадает в редакцию, она становится неуправляемой.

— Материал и выйдет в конце года, как раз к вашему юбилею.

— Какой там юбилей!

— Ну, как же: шестьдесят пять лет... И очерк я доработал...

— А я ведь забыл.

— Вот я и хочу вам показать.

— Да, мы должны еще посмотреть. А Трофименко я дам увольнительную — пусть к вам приедет.

Виктор почему-то не появился. Но я знал, что О. К. о машине Трофименко звонил в МВД, поскольку милиция не хотела признать

ее автомобилем и не выдавала на нее номера, а без них, понятно, нельзя ездить.

19 октября вновь прихожу в КБ, и пока ожидаю (а я, замечу попутно, никогда не томился в его приемной), узнаю последние новости.

О. К. отдыхал на Иссык-Куле и оттуда привез книгу о йогах. Сообщают, что на коллегии Министерства О. К. снова пеняли по поводу выступлений в печати. Собирается отправить приветствие экипажу Ан-24, который был угнан в Турцию. Через сады сотрудников КБ надумали прокладывать теплотрассу и те, естественно, пошли за помощью к генеральному. Он хотел было обратиться к властям, его отговаривали, но шеф — идеалист, рассказывал Гацуц о той истории, и поехал в архитектурное управление.

А еще ведь были самолеты и пятый год фирма, делятся секретами, остается без заказа и положение ее — неустойчивое.

Вскоре генеральный освободился. Вхожу, О. К. извинился, что задержал, и говорит:

— Вы очень торопитесь. Но я вот дописал. То, что вы узнали не от меня. Мне славы не нужно. У меня все есть. И министром не хочу стать, как некоторые, — произнес он недовольно, намекая на кого-то. — Бог с вами, печатайте.

Благодарю за материал, иду снова к референту и, просмотрев текст, возвращаюсь в кабинет.

— Так быстро? — спрашивает он. — Я вас не торопил.

Прощаюсь, и уже дома подробно изучаю правки.

В середине первого абзаца была вписана фраза: "Антонов не любит говорить о себе", поставлены три звездочки и приложена страничка. Там с исправлениями, зачеркиваниями и другими следами поисков точных слов идет такой текст: "На все наводящие вопросы отвечает: Да мы этим занимались... Да, наш коллектив интересуется этой проблемой... Наши молодые инженеры предложили... Наши рабочие... наши летчики. Ни разу не слышал я от него местоимения "Я", вроде: "Я решил", "Я сделал", "Я построил".

С увлечением рассказывает о других: о своих товарищах по работе, об энтузиастах, рабочих, умельцах. Верит: с такими людьми можно горы своротить, разрешить любые проблемы. Главное правильно поставить задачу. Если коллектив понимает общую задачу, подстегивать не нужно. Нужно обеспечить возможность каждому "выложиться", дать лучшее, на что он способен. Сказать, что в коллективе большая прослойка коммунистов, а среди молодежи комсомольцев, было бы неправильно. Это давно уже не "прослойка". Партия с комсомолом — это главная направляющая сила коллек-

тива. Скорее уж можно говорить о "прослойке" беспартийных большевиков. Но и это было бы неточно. Нет ни слоев, ни прослоек. Есть единый монолитный коллектив с вполне определенным лицом, хорошими трудовыми и творческими традициями, с огромным зарядом энергии. Веришь, когда "Главный" говорит: "В своей области наш коллектив способен разрешить любую задачу".

Но о себе ни слова. А между тем его..."

Понимаю: это реакция генерального на какую-то критику в его адрес, но все добавленное им к моему тексту — истинная правда.

Через неделю состоялся уже упомянутый полет в Северодонецк, и я по пути задал О. К. несколько вопросов, в частности, не отказался ли он от своей давней мечты построить самолет-малютку с мотором в 16 лошадиных сил, о чем писал в связи с полетами "Антея".

— Нет, — ответил он. — И воплощение ее становится все реальней, ведь техника быстро развивается. Правда, одному это не под силу. Но если бы собрались человек пять, то сделали бы.

— А не прошло ли "золотое время" легкомоторной авиации, которое было перед войной?

— Нет, не прошло. Например, в Америке строят (О. К. назвал цифру, но я ее не запомнил. — В. М.) легкомоторных самолетов ежегодно. И у нас их многие строят. Мне ведь присылают письма о таких самолетах, чертежи. А как эти самолеты выполнены? Все зализано и сделано, как для себя.

О. К. любит самодеятельных конструкторов, авиамоделистов, всячески помогает им, и говорит, что пообещал вытащить на телевидение Краснорутского и Бабичева, которые несколько раз становились чемпионами мира: "Им есть что показать. Американцы признали, что у них лучшая техника".

Я хорошо знаю этих ребят, с Борисом Краснорутским даже выступал на соревнованиях в одном экипаже гоночных моделей, и, конечно, рад, что моих друзей так высоко оценивает гененеральный конструктор.

Затем О. К. рассказал о созданном в КБ тренажере. Впервые в мире разработана и методика испытания крыльев и шасси на прочность. "Когда мы все это показали приезжавшим к нам французам, те ахнули".

(Потом, правда, Е. А. Шахатуни мне говорила, что по разным причинам та методика не принесла ожидаемых результатов.)

— Теперь уже плечом не проверяете? — напомнил я эпизод с Ильюшиным у планера "Голубь".

О. К. с удовольствием смеется.

Тот разговор в полете тоже остался у меня в блокноте, и постепенно собранное об О. К. переросло в рукопись книжки. Но написать — это еще не все, и в начале октября 1971 года даю папку с текстом своему товарищу по планерной бригаде Джону Скибе с уговором, что потом он покажет ее О. К.

И как-то Джон говорит шефу: "Читаю вот о вас книгу. Интересно написано". О. К. удивился: "Любопытно. А нельзя ли ее посмотреть? Как бы не было в ней ошибок".

Естественно, рукопись ему Джон отдал, собственно, на это мы и рассчитывали, и О. К. принялся читать. А вскоре сотрудник КБ, приглашавший меня на все полеты и встречи, мой приятель Валерий Соколенко передает такие слова О. К.: "Откуда автор так хорошо знает авиацию? Грамотно и все мне нравится". У него, поясняет Валерий, на вас досье заведено. "Это чувствуется. Я карандашом отмечаю, что исправить. Хвалит он меня". Он, добавляет Соколенко, работал у нас моделистом. "Все, — замечает О. К., — кто выходят из этого цеха (авиамоделизма. — В. М.), отличаются высокой культурой производства".

Это подавало надежду на публикацию книги и тогда, понятно, меня радовало. Сейчас же те слова вспоминаю вовсе не как приятную для автора похвалу героя, да еще такого, а лишь как черточки к облику генерального конструктора, свидетельство его уважительного отношения к чужому труду.

А О. К. книгу читает. Наконец звоню ему по правительственному телефону "вертушке" и спрашиваю о рукописи.

"Удивляюсь вашей осведомленности", — говорит он.

У меня, отвечаю, на вас заведено второе по величине после ЦРУ досье. О. К. заливисто смеется и обещает не затягивать чтение.

И вот 20 сентября получаю текст с правками и записочкой:

"Общие замечания:

Очень часто повторяется "Олег Константинович". Не лучше ли просто "О. К."?

Будут ли иллюстрации?"

Первая попытка выпустить книгу в московском политиздате не удалась; была она слабовата, но, думаю, да и немного знаю, главной причиной стали сложности у самого О. К., а рукопись можно было бы и доработать, будь у издательства желание.

Время шло, и как-то Соколенко знакомит меня с редактором издательства "Дніпро" Евгенией Балакиной и я узнаю, что для них модный тогда поэт-прозаик К. взялся писать об О. К. книжку и ему дали под нее аванс. Но книжка не получилась и теперь те расходы надо как-то оправдать. Потом еще был разговор с заместителем

главного редактора. Да, книжка нужна, мне предлагают удвоить ее объем, и я берусь.

Завершив работу, отдаю ее снова читать О. К.

А параллельно рукопись уже движется по издательскому конвейеру, и Валерий Соколенко с Леонидом Гацуцом следят за чтением. "На днях, — сообщил Валерий, — видел Леню и тот сказал, что шеф усиленно черкает. Говорит — понравилось: "Многое самому было интересно вспоминать, о чем уже забыл".

В апреле 1974 года В. Г. Анисенко, В. И. Кабаеву, В. П. Рычику и В. Н. Шаталову за Ан-22 вручили Ленинскую премию. Она, как известно, выдавалась только раз в жизни, и потому О. К. и других ведущих сотрудников КБ в этом, хотя и не опубликованном, списке лауреатов самой престижной в Советском Союзе премии не было.

Наконец, О. К. все прочел и на бланке с шапкой "ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОНСТРУКТОР" написал:

"Рукопись В. А. Моисеева "Его имя носят самолеты" построена на фактическом материале, который изложен достаточно точно. Частичные замечания сделаны мною в рукописи и изложены в личном письме автору.

Возражений против публикации рукописи "Его имя носят самолеты" не имею.

Генеральный конструктор по авиационной технике О. Антонов".

И подпись с проставленной вверху датой — 24 апреля 1974 года, с номером 34.

А мне написал:

"Уважаемый Вячеслав Анатольевич!

Материал Вы собрали очень полный и интересный. Мне только общий тон кажется слишком хвалебным. Без недостатков работы нет, нужно поменьше превосходных степеней и т.п. Мелкие ошибки я постарался исправить".

И тоже подпись.

Директор издательства письма тут же спрятал в сейф, но позже я снял с них копии, и книга двигалась дальше.

В июле 1974 года О. К. устроил у себя в кабинете встречу журналистов с Борисом Краснорутским и Валерием Крамаренко. Они с моделью-копией Ан-28 на соревнованиях в США стали чемпионами мира. Отношение к моделистам О. К. известно, но еще, думаю, он хотел воспользоваться поводом и рассказать о самом самолете, с которым тогда было немало хлопот. Я записал его выступление на диктофон и сейчас воспроизвожу полностью.

— Модельный спорт, — сказал О. К., — это вид технического спорта. Он требует громадного мастерства. У нас этим спортом

занимаются лучшие конструкторы, рабочие, мастера. И мы все считаем, что если наш конструктор, наш рабочий летает в аэроклубе, строит модели, то он стоит двух.

Занятие авиамодельным спортом чрезвычайно обостряет способности конструктора, инженера и, конечно, рабочего, который модели делает. Эти мастера на все руки могут и клеить, и паять, и строгать. У них прекрасный художественный вкус, любую работу они могут делать сами. Это очень ценно. Я первый раз в состязаниях по моделям участвовал в 1925 году, люблю это дело и считаю, что им нужно обязательно заниматься, его надо развивать. Поэтому у нас очень сильная группа людей, которая занимается этим видом спорта. В своей отрасли (Министерстве авиационной промышленности СССР. — В. М.) наша команда тринадцать раз подряд отвоевывала первое место. Только в этом году уступила.

Когда я узнал о выборе наших товарищей для моделирования Ан-28, то очень обрадовался. Я считаю, что они сделали очень хорошо. Работаем мы над ним очень давно, у нас летает целая армада самолетов с поршневыми моторами, а теперь создан самолет с газотурбинными двигателями. Недавно он проходил контрольные испытания и подтвердилось, что по своим летным качествам Ан-28 не имеет равных во всем мире. Нет ни одного пятнадцатиместного самолета, которому было бы достаточно для полетов шестисотметровой площадки. Мы построили его для районов, для села, для того, чтобы он мог летать на самых малых и плохо оборудованных аэродромах.

Если вы внимательно посмотрите, — продолжал О. К., — то на фюзеляже заметите надпись "Владимир Линкевич". Это был первый ведущий конструктор самолета, человек, который был буквально влюблен в него и работал дни и ночи. Он дал машине путевку в жизнь и заработался до того, что, к сожалению, погиб. Так, совершенно неожиданно: хотел закурить и упал.

Мы считаем, что эта чрезмерная работа и была виной его гибели. Поэтому наши комсомольцы предложили назвать этот образец самолета его именем. На рулях поворота вы видите комсомольский значок — знак того, что комсомол взял шефство над самолетом и буквально его вытолкнул из цеха. Наша организация, как и все научно-технические организации, перегружена. Работы у нас очень много, и очень трудно завершить самолет и довести до отличного летного состояния. Должен сказать, что создать маленький самолет ничуть не легче, чем крупный: он гораздо больше ограничен размерами, объемом, весом и трудно достигнуть высоких летных качеств. Но эта задача успешно разрешена.

Борис Николаевич Краснорутский не сказал, что они работают таким образом: Борис Николаевич в основном конструктор модели, он ее строил, вместе, конечно, с Валерием Васильевичем, а Валерий — пилот. У нас (кстати — "у нас", а не "у них". — В. М.) так принято говорить: он на ней "летал". Он находился в центре круга на кордодроме. И то, как модель летала, это его заслуга. Мне еще раз хочется от души их поздравить с замечательным достижением и выразить надежду, что оно будет не последним.

Затем О. К. отвечал на вопросы, в том числе о том, какое будущее у Ан-28.

— Я считаю, — сказал он, — что самое лучшее. Потому что развилась магистральная авиация — крупные самолеты и такие, как Ан-24 на пятьдесят мест, которые летают в основном между областными центрами. А когда надо лететь в район, а тем более в село, на какую-нибудь новостройку, то таким самолетам нужен аэродром. Аэродромы же всегда в строительстве отстают. Населенные пункты появляются все новые и новые и к ним не успевают ни дорог построить, ни аэродромов, а летать — надо. Поэтому часто туда летают на Ан-2.

На этом самолете за один прошлый год перевезли двадцать два миллиона пассажиров. Это показывает огромную потребность в самолете, который мог бы садиться на маленькие площадки. Но наш самолет — одномоторный, а есть такие международные правила, они теперь стали и нашими, что на одномоторном самолете возить пассажиров нельзя. Если двигатель откажет, значит, надо садиться куда попало; а если внизу лес, болото, река? Только благодаря своим исключительно хорошим качествам Ан-2 благополучно этих пассажиров перевез. Но давно пора создать более комфортабельный, более надежный двухдвигательный самолет. Вот эту задачу мы и решили, создавая Ан-28. А раз надо заменить такую массовую машину в эксплуатации, то отсюда и перспективы — их нужно огромное количество.

Наша авиация будет развиваться во всех направлениях, в том числе и для обслуживания глубинки. Как у нас в шутку говорят? Самолет должен летать из Верхних Петушков в Нижние Петушки, а не только, скажем, из Кировограда в Киев и обратно. Поэтому мы ожидаем, что Ан-28 будет строиться в больших количествах. Сейчас над этим самолетом работает товарищ Кива, который здесь присутствует. Он надеется, что машина в серию скоро пойдет. Испытания самолета окончены, и мы вас сможем пригласить посмотреть, как он летает.

О. К. рассказал и о возможных модификациях машины и вновь вернулся к Ан-2; это его самый любимый самолет:

— В первых числах сентября исполняется двадцать пять лет с момента его серийного выпуска. Четверть века самолет летает и пока ничего лучшего не сделали. Мы будем заниматься совершенствованием Ан-2 для сельского хозяйства. Это наш долг.

Но проектов всегда больше, чем страна может их выполнить. Мы примерно раз в неделю получаем то или иное предложение: либо стреловидный самолет, либо биплан, либо самолет на воздушной подушке. Всем этим товарищам отвечаем, даем подробный совет, консультацию — такая переписка у нас очень обширна. Но наиболее практическим вариантом является совершенствование существующего самолета. Дело в том, что Ан-2 уже не такой, как двадцать пять лет назад. Он все это время улучшался. Тем не менее, сейчас нужно заменять поршневой двигатель на газотурбинный. Техника к этому подошла и двигатели такие появились. Мы их получим в свое распоряжение и дадим самолету новую жизнь.

И опять генеральный конструктор вернулся к теме встречи:

— Как и у Ан-2, устойчивость и управляемость Ан-28 исключительные. Дело в том, что у него тоже автоматические предкрылки. Когда он подходит к режиму, близкому к срыву в штопор, то не падает на крыло, как обычный самолет, а просто опускает нос и продолжает планировать. Испытатель Владимир Терский написал так: ни при каких положениях закрылка, ни при каком положении штурвала, взятого на себя, ни при каком "газе" двигателя самолет не сваливается. Поднимет нос, подумает, подумает и летит дальше. Очень безопасный самолет. Это необходимо для массовых самолетов, ведь на них будут летать всякие летчики: очень квалифицированные и не очень. Могут допустить грубую ошибку, и самолет должен ее прощать.

(Через 30 лет В. И. Терский мне подтвердил такие качества машины. И добавил, что однажды удалось её свалить в штопор. Но на таком режиме, в который практически невозможно попасть. Точно так, как и на Ан-2.)

Задали вопрос о неубирающемся шасси. Для современной авиации это было довольно не привычно. На него О. К. ответил, как всегда, обстоятельно:

— Дело в том, что средняя дальность полета Ан-2, измеренная за много лет, составила около ста десяти километров. Взлетает, немного летит и тут же садится. И нет смысла усложнять шасси, чтобы оно убиралось. Особенно на грунтовых аэродромах, где ниши и створки колес забиваются грязью. К тому же иногда после Ан-2 летчик может забыть выпустить шасси. И это несмотря на звуковой сигнал и на всякие страховки. Очень редкие случаи, но бывают. Наше шасси на Ан-28 проще, экономичней, безопасней.

А завершил выступление О. К. так:

— Крамаренко — работник цеха "ноль девять". В этом цехе делают модели самолетов. Там мы собираем очень многих любителей, у которых руки золотые, и поощряем занятие авиамоделизмом. Потому что на авиамоделизме они оттачивают свое мастерство.

Рукопись же двигалась. Редактор Н. Н. Петрушевская очень мало вмешивалась в мой текст, и задержек не было. Конечно, возникли сложности с публикацией каких-то вызывающих у главлитовцев сомнения сведений, впрочем, меньше, чем я предполагал, и пришлось находить ссылки на все такие факты, но все завершилось благополучно. Оставалось книжку озаглавить. Рукопись я сдавал под названием "Его имя носят самолеты", но оно не понравилось в Госкомпечати, и тогда начальник тамошнего управления Роман Игнатьевич Вишневский предложил "Крылатое имя". Конечно, это было громковато и немного резало слух, но желание увидеть книгу все-таки пересилило, и я согласился. И вот 31 декабря 1974 года в издательстве мне дают только что привезенные из типографии две книжечки, я звоню О. К. и еду к нему.

— Уже вышла? — спрашивает он. — Спасибо.

Говорю, что, как только получу другие экземпляры, передам ему для чтения.

О. К. соглашается.

Что-то добавляю о Новом годе, об особом дне, но О. К. замечает: "Обычный рабочий день".

Прощаемся, желая друг другу всяческих благ,

А после полуночи я впервые позвонил О. К. домой и поздравил с Новым годом.

Книга двумя заводами, в твердом и мягком переплетах, вышла общим тиражом 115 тысяч и довольно быстро разошлась.

5. "Антеи" прилетали зимой

Северная вахта "Антеев" продолжалась, и накануне десятилетия первого вылета Ан-22, в феврале 1975 года КБ организовало визит группы журналистов в Тюмень.

Прилетели, а там уже готовились в рейс на Нижневартовск два "Антея". Возле них выстроились для погрузки экскаваторы, бульдозеры ("чебурашки" и "драконы" на сленге стоянки), газотурбинные электростанции на колесах, домики и множество разноцветных контейнеров, и вокруг машин собралось около двух десятков человек. Весь этот уголок аэродрома напоминал причалы морского порта. Для полноты ощущения не хватало только моря. Но зато ярко светило морозное солнце, и было шумно.

Всей работой руководил А. П. Эскин. Могучий и громкий, в потертой меховой летной куртке и стоптанных унтах, он уверенно чувствовал себя в этой круговерти, и со стороны его можно было принять за бригадира такелажников. А он и был бригадиром, только с особыми обязанностями, и сейчас проверял крепление груза и натяжение удерживающих его стальных тросов.

Накануне вечером в гостинице мы говорили с ним о самолетах Антонова, а уже в аэропорту "папа Эскин", как его называли старожилы КБ, не отрываясь от дел, вспоминал о ЛЕМ-2. Я смотрел на мощные формы "Антея" и мысленно пытался найти родство между двумя этими машинами, а оно, конечно, было и состояло в ориентации на высокую эффективность полета. Антонов всегда стремился не только решить стоящую перед ним конкретную задачу, но и предусматривал более широкое применение своей машины. Потому и появились предназначенные для военных "Антеи" у нефтяников.

Когда к самолету подполз своим гусеничным ходом свободно идущий по сибирской топи "болотник", я обратил внимание, что зазор между ним и стенками люка составлял несколько миллиметров. Как, спросил Эскина, можно при таких габаритах соблюсти ювелирно точную погрузку? Оказывается, можно, ответил он. Хотя сперва и случались неприятности, ведь проектировался самолет для иной задачи, а тут — эти "чебурашки".

С поломанной рампой домой не возвращайтесь, сказал в Киеве экипажу руководитель летно-испытательной службы Афанасий Афанасьевич Круц. Пришлось придумывать приспособления. Так Юрий Курлин и старший механик самолета Николай Василенко стали авторами специальных матов, и это изобретение острая на язык аэродромная публика окрестила по первым буквам фамилий новаторов "КурВа". А работа пошла аккуратней.

Загруженные "Антеи" должны были утром отправляться в Нижневартовск, и туда же собиралась вся наша киевская компания. А вечером предложившие отметить первый юбилей машины тюменцы устроили нам всем встречу. У меня сохранился переписанный с магнитофона текст выступлений ее участников, и я сейчас приведу оттуда некоторые места.

Сперва нам рассказали о тюменском крае и значении самолета в его освоении. Вспоминали и как все начиналось, когда в самую первую навигацию 1969 года за 24 полета перевезли 564 тонны груза. Благодаря этому самотлорское месторождение ввели в строй с большим опережением и оно стало давать нефть. Затем и газовики высоко оценили возможности Ан-22. Кроме двух киевских машин в Сибири работали военные, совершив около полуторы сотни рейсов. В общем, в тот вечер хозяева пели "Антеям" дифирамбы.

Потом Ю. В. Курлин посвятил всех в конструктивные секреты "Антея". Самолет, сказал он, строился с таким расчетом, чтобы перевозить все имеющиеся на вооружении армии виды техники. А требования к нему были предъявлены довольно строгие и противоречивые. Например, большие грузоподъёмность и дальность должны сочетаться с высокими взлетно-посадочными характеристиками. Поэтому на машине стоят турбовинтовые двигатели. Многие считают их прошедшим этапом. Но если пассажирскому лайнеру действительно нужны турбореактивные двигатели и большая скорость, то для перевозки танков важны иные качества. И самолет ими обладает. А винты и возможность реверсировать тягу снижают требования к аэродромам.

Еще к особенностям "Антея" надо отнести оригинальную схему шасси с большими колесами, которые позволяют работать на грунтовых аэродромах. За десять лет эксплуатации, уверял Ю. В. Курлин, машина себя полностью оправдала. Более того, приходилось даже встречаться с таким парадоксом. По нормам Министерства гражданской авиации бетонная дорожка для нашего самолета не подходит, а грунтовая — подходит. Мы провели десятки тысяч посадок, и не было поломок ни машины, ни полотна взлетно-посадочной полосы, хотя приземлялся такой тяжелый корабль.

Затем хозяева дали замечательный прием с сибирскими деликатесами. Я сидел за столом рядом с Курлиным, и после нескольких тостов, которые мой сосед поддерживал похожим по цвету на коньяк лимонадом, начал издалека заводить разговор о полете с ним на "Антее", опасаясь ссылок на какие-то запреты. Но командир неожиданно для меня быстро и охотно согласился и назвал время сбора у гостиницы.

Выехали мы до пяти часов утра. Потом долго тащились по дороге в аэропорт и все-таки добрались до места. Гул ночного аэродрома, казалось, сконцентрировался где-то высоко в одной точке и висел в морозном небе. Он словно существовал сам по себе, не нарушая земной тишины над заснеженным летным полем, рулежными дорожками и стоянками. Пробиравшийся за воротник и обжигавший уши мороз, хрустящий под ногами снег, темнота, долгая езда в тряском автобусе и дорожная дремота все вместе создавали ощущение какой-то невероятной, чуть ли не к самому концу света, нашей отдаленности от дома в то утро.

"Антей" стоял в стороне от взлетной полосы у самой стены сибирской ночи. И хотя он уже был озарен висящими где-то вверху прожекторами и словно вспухшими в плотном морозном воздухе собственными бортовыми огнями, все его округлое, мощное тело

лишь слегка ощущалось за пределами света. Но постепенно темнота отступала, и самолет выплывал из нее огромным китом с большими, размывающимися в предутренней мгле, килями.

В освещенном изнутри бесконечном чреве машины выстроились в ряд солидный трактор, машина, бульдозер и экскаватор, которые еще вечером длинным караваном стояли на земле. Гремели чьи-то команды, взад-вперед по своим делам сновали люди, а на высоких стремянках вдоль борта в проводах и агрегатах копались технари; признаться, в моем прошлом авиационном опыте такой картины еще не было. Это напоминало товарный вагон или речную баржу, но никак не самолет.

Наконец, все работы завершились, все заняли свои места, я пристроился между двумя Юриями — Курлиным и Кетовым, и в семь пятнадцать утра наш самолет вырулил на старт. В кабине пилотов мерцали бесчисленные стрелки и шкалы приборов, и ярко освещенное здание тюменского аэровокзала выплывало из уже немного поблекшей ночи приземистым прямоугольником с башенкой диспетчеров над ним. Перед нами светился двойной пунктир огней взлетно-посадочной полосы. Где-то вдали они сливались в одну точку, и на нее летчики нацелили свой двухсотдвадцатипятитонный воздушный корабль.

Сквозь небольшой иллюминатор в фюзеляже видна погруженная на борт техника и невольно возникал вопрос о возможностях самолета поднять всю эту массу. Но моторы ревут все настойчивее, командир принимает доклады экипажа, переговаривается с диспетчерами и переводит секторы газа четырех двигателей на взлетный режим. Исполинская масса "Антея" подрагивает и как бы ерзает на тормозах, но вот следует команда Курлина, и машина сдвинулась с места. Разбег идет все быстрее, скорость растет, тряска уменьшается, прекращается вовсе, и мы уже — на крыльях.

С момента старта прошло несколько минут, и под нами плывет серое снежное поле. Высота медленно увеличивается, внизу ровной поверхностью застыло болото, на нем большим овалом темнеет лес, а дальше светлой лентой извивается Тура.

Кабина "Антея" состоит из двух этажей, и я спускаюсь по лесенке к штурманам. От них через установленное в нижней носовой части фюзеляжа стекло хорошо видно землю. Неожиданно в рубку врывается солнце, а небо чистое, утренняя дымка пропала и под нами, как на крупной карте, прочерчено ледяное кружево таежных озер и речушек. Изредка показываются буровые вышки и вокруг, насколько охватывает взгляд, простирается снежная пустыня с горящими факелами попутного газа. Вытянувшись по ветру, над ними висят длинные шлейфы

дыма и сразу понимаешь, что это горит драгоценное топливо и сырье или, если вспомнить слова Менделеева, — ассигнации. А факелов на всем пути — много. Штурман показывает внизу место, где Иртыш сливается с Тоболом и расположен город Тобольск. Это там, "на диком бреге Иртыша", когда-то сидел в глубоких раздумьях знаменитый Ермак.

Из штурманской возвращаюсь к пилотам. Все молчат, светит солнце, и ровный гул моторов заполняет кабину.

Втянув голову в плечи и как-то обмякнув, в своем левом кресле спит Курлин. За его спиной радист прильнул к наушникам и то ли слушает эфир, то ли тоже дремлет, а скорее совмещает одно с другим, ведь полет идет ровно. Второй пилот Кетов, прикрыв стекло фонаря от солнца газетой, держит штурвал. Свободно и вроде без напряжения работает за своим пультом бортинженер Воротников. И такая прямо по-домашнему уютная картина предстает передо мной, что тоже хочется где-нибудь приткнуться плечом и закемарить, ведь поднялись мы все очень рано. А под нами плывет земля и через иллюминаторы видны прозрачные диски бешено вертящихся винтов с желтыми ободками по окружности.

Но вот командир повернул голову в спортивной шапочке, на которой очень уж неожиданно смотрелись наушники, поправил натиравший шею ремешок ларингофона, сладко потянулся и, приподнявшись для разминки, быстро окинул взглядом приборную доску своей машины; все, он уже был в строю. Сразу же как-то задвигались и остальные члены экипажа.

Эту самую машину, "единичку", как называют ее в КБ, борт 01-01, Курлин с Терским и всем экипажем первыми поднимали в воздух.

— Мы, конечно, немного волновались, — поворачивается Юра ко мне, отчего наушники слегка сползают в сторону. — Весь этот самолет, — он обвел рукой кабину, — эту груду металла мы принимали на веру. Конечно, наш коллектив вложил в машину всю душу, и мы ему верили, но все-таки....

— Мы даже убрали шасси, — добавляет Воротников. — Перед вылетом нам предлагали спрятать лишь носовую стойку, чтобы в случае необходимости было легче покидать самолет. Но мы подумали: если убираем одну, уберем и остальные. Ну не выйдет потом какое-то колесо, и черт с ним, посадим и без него. — В глазах симпатичного и приветливого инженера сверкнули веселые искорки. — Этих колес у нас вон сколько.

— Вот отсюда идет вся наша сила, — командир показывает на пульт управления двигателями с укрепленным на нем небольшим портретом Ленина.

Я смотрю во все глаза на щитки и пульты той самой "единички", которая за десять лет прошла сложнейшие испытания. Включая и те, когда Курлин, Кетов и Воротников, трое из всего экипажа, работали на близких к срыву в штопор режимах, и инженер носился вверх и вниз из кабины в кабину для проверки приборов и только с третьего полета, признавался потом, начинал понимать, что происходит. И посадка с остановленными одним, двумя и тремя двигателями тоже отрабатывалась на этой машине. Однажды, заглушив на высоте тридцать метров, то есть — практически перед землей, на очень опасном этапе полета, все четыре силовые установки и зафлюгировав винты, экипаж уверенно и точно приземлился на аэродроме в Борисполе. А если бы разрешили, говорил Курлин, то зашли бы и с большей высоты.

На этой вот "единичке" летчики искали обледенение чуть ли не по всей стране, садились на высокогорных аэродромах, полосах с ледовым, галечным, песчаным и просто грунтовым покрытием, при температурах от минус 45 до плюс 45 градусов, выполняли другие задания и получали тот бесценный материал, который добывается только тяжелым и опасным трудом в полетах. Потом он становился основой для методики преодоления подобных положений. Значит, строевым летчикам не придется искать выход при авариях и они смогут воспользоваться узаконенными в нормативных документах рекомендациями испытателей.

Во время работы на трассе газопровода в Омской области Курлин с экипажем взлетал с заболоченной луговинки, промерзшей всего на 60—70 сантиметров вглубь. Такие условия не предусматривались при проектировании машины. Однако же надо было летать, и в чистом поле поставили, рассказывал летчик, будочку для диспетчера и синоптика, привезли туда маленькую приводную радиостанцию, и это было всей обслуживающей техникой.

Но самолет — машина сложная, и при подготовке к посадке лопнула трубка гидросистемы и гидросмесь вытекла. Сообразительные технари в полете заменили ее керосином и с помощью ручных насосов начали выпускать шасси и закрылки. И хотя закрылки так до нужного положения не дошли, Курлин благополучно посадил машину с полной загрузкой на ту полосу. А тянулась она всего лишь на полторы тысячи метров, как в небольшом аэропорту, где летают Ан-24 и куда не пускают "Ту" всех марок и даже Ил-18. При этом с обеих сторон ее ограничивали непромерзающее болото и обрыв над рекой.

Две тысячи тонн груза перевез "Антей" прямо "к трубе", и экипаж получил звание заслуженных строителей газопровода. Я тогда убедился, говорил Курлин позже, в день 10-летнего юбилея своего

Ан-22, что никакой другой самолет в тех условиях работать не смог бы. И еще он был уверен: "Мне кажется, что неясных мест в машине уже не осталось".

Тем временем наш полет завершается.

— Пора запрашивать Нижневартовск, — обращается командир к радисту.

Впереди в сероватой дымке опять выплыли факелы горящего газа.

— Самотлор, — показывает Кетов знаменитое озеро, хранившее под своими водами океаны нефти. Огромный овал его берега ушел за горизонт. — А вот и наш аэродром.

Смотрю на землю, и вижу в тайге заснеженную просеку; это с нее работали первые "Антеи".

А самолет снижается. Прозвенел сигнал ближнего привода, и я скатываюсь в штурманскую: там лучше видно. На нас уже стремительно набегает земля, навстречу прозрачному фонарю несутся деревья, сугробы снега и вот под самолетом появляется посадочная полоса. Я стою прямо за штурманом и сосредоточенно жду момента касания — это ведь самый важный миг полета, не зря авиаторы всегда желают друг другу именно удачной посадки, не полета — посадки. Жду. Но толчка колесами о грунт все нет, и только когда самолет слегка закачался на стыках и неровностях бетонки, я понял, что момент приземления уловить было невозможно, так мягко и плавно Курлин "притер" машину к полосе. И такая посадка воздушного гиганта еще в шестьдесят пятом году восхитила знатоков на парижском Салоне.

Когда я вернулся на второй этаж, там все дружно щелкали тумблерами, отключая приборы и системы, и только бортэлектрик продолжал вахту: подъемным механизмам нужно питание.

Через иллюминатор видно, как в грузовом отсеке уже пыхтит трактор, открывается огромный люк, на землю спрыгивают технари и хозяева грузов, работники передвижной механизированной колонны. И вновь работа, только уже по разгрузке, закипает. Экипаж торопится обратно, ему нужно успеть сделать два рейса, а зимний день недолог, да и погода здесь капризная.

Прощаюсь с летчиками и выхожу, а "единичка", вновь запустив свои могучие двигатели, порулила со стоянки. В это же время над аэродромом, в дальнем его углу, появился другой "Антей". Зайдя издалека, машина приземлилась, под ее колесами вспыхнул синеватый дымок и над полосой взметнулась снежная пыль. Она еще не улеглась, как "единичка" снова своими мощными винтами подняла вверх колкий снежный туман, качнулась на тормозах, сдвинулась с места и, все

убыстряя свой бег, оторвалась от земли, набрала высоту и скрылась в небе.

Однако так хорошо начавшаяся операция, к сожалению, в полной мере не удалась. Курлин собирался за день тремя рейсами перевезти рекордный, в 150 тонн, груз. Сделать же это можно было только при хорошей организации, и тут "земля" поломала точно рассчитанный план. "Аэрофлот", говорил командир, подставил нам ножку. Его местные руководители после второго рейса продержали "единичку" два с половиной часа, а потом и вовсе дали команду закрыть аэродром. Погода и условия были прекрасными, но мы, объяснял Курлин, не могли нарушить приказ, и рейс не состоялся. Хотя готовы показать возможности самолета в любой день. Еще закапризничал начальник Тюменского управления гражданской авиации Иван Тихонович Хохлов: он потребовал от представителей КБ письменное разрешение на фотосъемку киевских журналистов и не выпустил наш Ан-24.

В какой-то мере я был участником этого конфликта, когда мы с Валерием Соколенко поехали объясняться. Начальник Управления в это время принимал гостей из Москвы в загородном доме. Герой Социалистического Труда, он в числе первых авиаторов осваивал тюменские просторы и был, что называется, местной знаменитостью. Хохлов спустился к нам со второго этажа в унтах, высокий, сильный и уверенный хозяин огромного неба над Западной Сибирью, и сперва даже слушать не хотел о нашем вылете. Что в действительности было в основе той ситуации, точно не знаю, но, скорее всего ревность к Курлину и его самолету как успешно работающим конкурентам. А журналисты стали поводом.

Не помню всех аргументов из моей полемики с Хохловым, но в памяти остались его прощальные, под рукопожатие, дружеские и по-свойски, слова: "Я приглашаю к нам. Приезжай недели на две, и мы полетаем повсюду".

Машину нашу он, конечно, отпустил и даже распорядился заправить топливом. А я до сих пор жалею, что так и не воспользовался приглашением Ивана Тихоновича Хохлова; впрочем, как и многими другими возможностями "полетать".

После возвращения из Тюмени, 27 февраля 1975 года в кабинете О. К. Антонова собрались участники испытаний первого "Антея" и журналисты, и Ю. В. Курлин сказал:

— Спустя десять лет можно утверждать, что "Антей" вполне надежный и хороший самолет. Об этом нам говорили руководители строительства, эксплуатационники. В январе мы выполнили тридцать шесть рейсов, перевезли тысячу пятьсот девяносто семь тонн груза. Никто и никогда такой производительности на самолетах не достигал.

Был еще такой случай, — вспоминал далее командир. — Для нефтепровода требовалось доставить задвижки огромных размеров по двадцать две тонны. Они были круглые, как гири, и в самолете никакая конструкция их не выдержала бы. Мы эти задвижки долго обходили, не зная, как за них взяться. Но нефтяники поставили вопрос жестко: либо вы их везете, либо мы от вас отказываемся вовсе. Мы мучились, а потом сообразили. Подогнали "Ураган", который возит ракеты, в его кузов положили две задвижки и тот на мягких колесах заехал в самолет. Вес взятой на борт техники составил пятьдесят девять тонн, а ее погрузка заняла около двадцати минут. Правда, этот "Ураган" пришлось тащить обратно, зато мы за четыре дня справились со всем заданием.

— Я думаю, — продолжил О. К. Антонов, — что разумно было бы поставить такой самолет, как "Антей", на регулярные грузовые перевозки по всей стране. Это было бы выгодно народному хозяйству, потому что есть ряд грузов, для которых скорость доставки гораздо важнее стоимости.

В этих словах, кстати, проявилось стремление О. К. оценивать технику с точки зрения экономики.

А те происки тюменцев, узнал я через тридцать лет, были не единственными. Однажды на пути идущего на старт "Антея" оказался другой самолет. Переговоры с руководителями аэропорта ни к чему не приводили, и тогда Курлин попросил механика Василенко осмотреть машину. Все в порядке, доложил тот. Наблюдай, Коля, дальше, предложил командир, добавил обороты и, всеми своими винтами выдувая с земли потоки пыли, громадный корабль пошел на взлет прямо по грунту.

Когда самолет уже был в воздухе, примчался начальник аэропорта. Он прошелся по оставленной шасси "Антея" колее и с огорчением признал: разве вас удержишь. Но все-таки "держали", и конфликт разбирали в кабинете первого секретаря обкома партии Б. Е. Щербины. Я разрешаю, вынес решительный и крутой руководитель свой вердикт, даже закрыть все полеты — пусть работают только "Антеи".

Это, конечно, было слишком революционно, однако же свидетельствовало о важности помощи киевлян нефтяникам. А Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин, вспоминал Ю. В. Курлин, всю ту работу назвал первым примером организованного Антоновым социалистического предпринимательства. На заработанные в Сибири деньги и стройматериалы КБ решало свои проблемы, в том числе возводя жилые дома.

Но не обошлось и без трагедий с "Антеями". Когда на них военные летчики возили пострадавшим от землетрясения жителям Перу продукты и медикаменты, один самолет в пути погиб. О. К. мне говорил, что на борту был эфир и он мог привести к взрыву. А после той катастрофы за океаном поставили памятник советскому экипажу.

Вторая беда случилась в Индии, когда остановились все четыре двигателя. Один из них все же сумели запустить и пошли на посадку. Но, пролетев над полосой, машина упала и сгорела. Комиссия установила, что оторвавшаяся лопасть винта пробила фюзеляж и системы управления. Возможно, и над океаном произошло то же самое. А ломались лопасти из-за очень простого нарушения технологии на заводе в Ступино.

Но три полка Ан-22 "Антеев" продолжали успешно летать.

Счет же установленных на этих самолетах рекордов шел на десятки, и в феврале 1975 году я вновь спросил у О. К. о возможностях машины. "Они не исчерпаны и сейчас, — ответил он. — Рекорды будут". Спустя два месяца, 17 апреля, экипаж заслуженного военного летчика СССР, командующего Военно-транспортной авиацией генерала Г. Н. Пакилева на замкнутом маршруте в 5 тысяч километров с грузом 40 тонн развил скорость 584 километра в час. Всего на Ан-22 установили 41 мировой рекорд. И под занавес уходящего тысячелетия, 28 декабря 1999 года, Ан-22 с серийным номером 01-03 по просьбе немецких ценителей техники передали в музей города Шпейер. Тамошний аэродром имел полосу всего лишь в тысячу метров, и в этом рейсе "Антей" и его экипаж во главе с Виктором Гончаровым вновь блеснули своими возможностями и умением. С той поры замерший на вечной стоянке Ан-22 напоминает о подвиге всех тех, кто создавал эту замечательную машину.

Но бытует мнение и о том, что самолеты сняли с производства преждевременно. Надо было, говорили знатоки, доработать его, как поступили американцы со своим "Геркулесом", и "Антей" летал бы по сей день. Тем более, что винты и вообще турбовинтовые двигатели оказались не такими уж архаичными, а даже очень актуальными.

Однако же мы всегда были очень богатыми и об экономии не думали.

Зато потом задумались. Оставшиеся в российских ВВС "Антеи" после всех пережитых авиацией и страной передряг пересмотрели и привели в порядок. Еще решили отремонтировать несколько экземпляров и вооружить ими полк. А главное, — предложили продлить срок эксплуатации машин на десять лет.

Так что "Антеи" продолжают летать!

6. Для всех и для себя

Деятельность каждого значительного авиаконструктора имела свои характерные особенности, которые отражались в созданных им машинах. Но только, пожалуй, О. К.Антонов отличался постоянным обращением к экономике. "Летать выше всех, дальше всех, быстрее всех, — сказал он на торжественном заседании по поводу 50-летнего юбилея Киевского авиазавода, — это неплохо. Но главное — чтобы самолеты хорошо служили народу, были надежными, высокорентабельными". А было время, когда о рентабельности в авиапромышленности как-то не очень задумывались, поскольку годы рекордов и тем более войны формировали о ней вполне определенные представления.

Конечно, в этом внимании к экономии проявились личностные черты самого О. К. Но были и внешние причины.

Как всякого крупного руководителя тех лет, его со всех сторон окружали постановления, правила, инструкции, распоряжения и традиции, нередко вступавшие в противоречие с основными задачами конструирования высокоэффективных самолетов и порою даже простым здравым смыслом.

Я знаю от помощников О. К., да и сам он рассказывал не раз, как огорчали его эти трудности и несообразности в управлении, организации, экономике, ведь они прямо влияли на создание самолетов. Поставленный нередко перед сложными, отнюдь не технического свойства, проблемами О. К. понимал необходимость изменения общих условий. Поэтому не замыкался в своих сугубо авиационных пределах, искал выход и обращался к прессе, надеясь повлиять на состояние волновавших его вопросов.

Ну не мог О. К. просто смотреть на происходящее вокруг и не попытаться изменить его. Еще с 1924 года он стал публиковаться. Вспомним в этой связи прежние, времен планеризма, статьи и выступления О. К., их гражданский пафос, стремление к совершенству. И когда через много лет возглавил филиал в Новосибирске и потом — конструкторского бюро, уже начал рассматривать свою работу гораздо шире, с учетом многих аспектов и, в первую очередь, экономических и управленческих.

Так в библиографии О. К. появилась статья "Больше внимания новой технике" из многотиражной газеты Новосибирского завода "Чкаловец" от 2 декабря 1946 года. Еще только проектировался Ан-2, а конструктор понимал важность привлечения внимания общественности.

Даже после получения в Киеве сложного задания О. К. не мог ограничиться производственными заботами. Его общественный темперамент требовал выхода, и в журнале "Знамя" (1955, № 8) в статье "Пусть крепнут крылья" главный обратился не только, что было бы логичным, к проблемам создания новой техники, но и ее внедрения. Там он предлагал применить такую систему оценки работы предприятий, которая бы отражала и количество, и качество выпущенных изделий. Сквозная, можно сказать, тема для О. К.

"Сотни хороших, достойных людей, — писал он, — ведут борьбу с рутинерами и перестраховщиками, и хотя хороших людей у нас несравненно больше, чем плохих, на эту борьбу приходится тратить уйму времени, сил, здоровья".

Приходилось, а их, рутинеров, почему-то не становилось меньше и силы их не слабели, и О. К. тоже продолжал борьбу.

И в других публикациях вновь и вновь, в разных нередко вариациях и по другим поводам, обращался к проблемам экономики создания новой техники, выработки показателей эффективности и самой эффективности. Уже после смерти О. К. газета "Радянська Україна" (11.12.1987) опубликовала написанную им в еще 1956 году статью "Як рушити вперед справу створення нової техніки". Основной причиной медленного освоения новой техники, начинается она, является отсутствие в этом деле правильного сочетания общественных и личных интересов руководителей и руководящего инженерно-технического персонала большинства наших промышленных предприятий.

Опять обращу внимание на дату, и приведу из той статьи лишь последнее предложение из главки "Практические рекомендации": "4. Созвать Всесоюзное совещание главных конструкторов для обсуждения путей ускорения создания новой техники". Это отнюдь не абстрактно-академические построения, а реальное стремление к преобразованиям и призыв к конкретным действиям.

Во "врезке" к этой статье заведующий отделом редакции Л. Даен отметил: на оригинале есть запись рукой О. К., что свой материал он показывал министру. Наверно, именно это обстоятельство и задержало публикацию на тридцать лет.

27 декабря та же газета поместила еще несколько страничек из давнего наследия О. К. под заголовком "Дива шаблонної економіки" с такими, в частности, словами: "С большим удивлением услышал я, например, о том, что торговля водкой — выгодное дело". И дальше следуют его размышления на сей счет.

Поиски лучшей системы в экономике продолжались, и 15 сентября 1959 года "Известия" поместили его статью "Конструктор и качество

продукции". Думаю, набравший общественный и профессиональный вес О. К. в тот раз с министром не советовался.

18 ноября 1961 года "Известия" напечатали его новую статью "Для всех и для себя". Статья эта, по-моему, стала этапной в публицистическом творчестве О. К. Смысл и сверхзадача ее проистекали из той, не всеми тогда еще понимаемой, истины, что жизнь — системна, и создание самолетов и вообще новой техники прямо зависимо от всей совокупности действующих в стране факторов, особенно экономических. Вот и предлагалось создать такую систему хозяйственного управления, которая бы стимулировала качественную работу, и это было бы выгодно и самому человеку, и конкретному предприятию, и всему обществу.

Статья вызвала многочисленные отклики и предложения по улучшению планирования. Автор счел необходимым продолжить разговор и через год (25 мая) в тех же "Известиях" появляется его статья "Давайте лучше подсчитаем". Еще О. К. внимательно читал прессу, и что его задевало и интересовало, аккуратно, как делал все, собирал и систематизировал. Можно представить, как он, оторвавшись от своих конструкторско-технических дел, главным образом по выходным дням, перечитывал все эти материалы, извлекал из них полезные мысли, добавлял свои рассуждения.

Безусловно, все время занимали самолеты. Но и внешняя среда своими прямыми и опосредованными связями каким-то образом продолжала оказывать на генерального влияние и даже давление. От этого нередко зависело и решение внутренних проблем, и постепенно сугубо технический специалист и руководитель закрытой опытно-конструкторской организации формировался в крупного общественного и государственного деятеля. Видя в нашей жизни немало трудностей, О. К. искал и предлагал пути их устранения. Таким было его выступление на Пленуме ЦК Компартии Украины в августе 1964 года.

Пленум состоялся в здании ЦК на улице Орджоникидзе, а я входил в освещавшую его работу бригаду журналистов РАТАУ. Когда объявили выступление О. К., уселся у динамика и стал готовить для прессы сокращенный вариант его речи. Говорил он, как всегда, по делу, правильно и четко, записывать его было легко, и я сейчас приведу то мое изложение по публикации в "Правде Украины" (21.08.1964).

"Огромные перспективы в развитии народного хозяйства открывает применение новой техники, сказал в своем выступлении генеральный конструктор О. К. Антонов. Но каждое техническое мероприятие прежде всего должно оцениваться с экономической точки

зрения. Поэтому в нашем коллективе работают и экономисты. Прежде чем приступить к проектированию какой-нибудь конструкции, они вместе с инженерами подсчитывают выгоды, которые она принесет народному хозяйству".

(А в ту пору, заметим, от авиационных конструкторов этого и не требовали. — В. М.)

"Возьмем, например, сельскохозяйственную авиацию. Только в прошлом году в нашей стране было обработано с воздуха 38 млн. гектаров сельскохозяйственных угодий, что значительно больше, чем в США. Сейчас эта площадь увеличивается. Если иметь в виду, что каждый гектар, обработанный крылатыми хлеборобами, дает прибавку в среднем до двух центнеров урожая, то в нынешнем году мы получим дополнительно около ста млн. центнеров продукции. Таким образом, подсчеты показывают, что сельскохозяйственная авиация — дело выгодное.

Большие выгоды таит в себе и увеличение количества мест в пассажирских самолетах. При рациональном размещении кресел лайнеры Ан-10А смогут взять на борт не 100 пассажиров, а 132. Годовая прибыль от этого составит порядка 20 миллионов рублей. Но иногда у нас, говорит тов. Антонов, нужное и полезное дело тормозится. Ведь до сих пор не сделаны необходимые пассажирские кресла".

Они, добавлю сейчас, вообще не были сделаны.

Опять цитирую газетную публикацию.

"Далее тов. Антонов остановился на недостатках в организации планирования. Он считает неправильным, когда при планировании во внимание берется только валовая продукция, и предлагает ввести такие показатели производительности труда, где бы количество и качество выпускаемых изделий органически связывались. Возможности для улучшения планирования у нас, несомненно, огромные, заканчивает оратор. Нам надо научиться их разумно использовать, неуклонно совершенствовать экономику производства. В государстве, где созидательным трудом советского народа руководит наша любимая ленинская партия, новой технике и всему новому, прогрессивному всегда открыта зеленая улица. В этом — залог наших успехов на пути построения коммунизма в нашей стране".

Напомню, что это еще было время жесткого планового хозяйства, и главным показателем оставалась валовая продукция. Однако О. К., пусть и с традиционными пассажами в руководящую сторону, уже призывал и начинал сам бороться с отжившими представлениями об экономике и всей системе народного хозяйства.

В конце выступления, было слышно в динамике, О. К. отошел от трибуны, положил на стол президиума какую-то деталь и что-то

сказал первому секретарю ЦК партии П. Е. Шелесту. Эти слова не попали в поле чувствительности микрофона, но через несколько лет, по пути в Северодонецк, я спросил у О. К., что он показал тогда. Сломанный из-за плохого качества химикатов вал от распределителя удобрений на Ан-2, ответил О. К. с улыбкой.

Спустя год появилась его уже упоминаемая мною книга "Для всех и для себя".

Она вышла в издательстве "Экономика" в тот, памятный читателям тех лет, 1965 год, когда в прессе широко обсуждались проблемы нашей экономики. Всем уже было ясно, что жить по-старому нельзя и необходимы перемены. По решению сентябрьского (1965 года) Пленума ЦК КПСС в стране начались реформы по совершенствованию планирования и экономического стимулирования, и книга О. К. была что называется на самую злобу дня.

Не являясь экономистом по специальности, отметил О. К. в предисловии, он отдавал себе отчет в несовершенстве своего труда. Но, сталкиваясь в течение 35 лет работы на производстве с практикой планирования и ежедневно ощущая ее действие собственными боками, пришел к некоторым выводам и положениям, без серьезной разработки которых, по его мнению, многие предлагаемые сейчас меры улучшения планирования не могут быть достаточно эффективны.

Одним из коренных, как тогда всем казалось, контрапунктов наших бед в экономике был показатель валовой продукции. Что и как производилось, было часто не важно, главное — сколько, общий вал. Даже оборудование для промышленности оценивалось по весу или в лучшем случае в штуках, и это, несомненно, следовало менять. "Надо перешагнуть этот порог", — заканчивал О. К. предисловие. А дальше подробно, с обширным цитированием прессы, рассматривал нашу экономическую практику в поисках того узла, "из которого вьется веревочка потерь". И делал, в частности, такой вывод: "По-видимому, основной узел — это несовершенное планирование, определяющее и несовершенство управления производством".

Это можно было посчитать покушением на святая святых нашей всей жизни — централизованное планирование.

Более того, автор утверждал, что мы не можем планировать точно. И не надо этого делать, а коль скоро это все справедливо, то "< ... > нужно так "настроить" систему управления промышленностью вплоть до отдельного предприятия, чтобы как можно больше производственных вопросов решалось на месте, в духе народнохозяйственных, а не узковедомственных интересов".

И так на всех 267-и страницах конструктор самолетов обосновывает свою идею и заканчивает главкой с тем же названием "Для

всех и для себя". "Понимание необходимости перехода к новым показателям, — читаю на последней странице, — овладевает все большим числом руководителей производства и ученых".

Увы, так и не "овладело" до конца, да и не только от этих показателей зависело множество наших бед.

Написав и как бы выговорившись на острую тему, О. К. тем не менее не перегорел ею, а продолжал думать о проблемах экономики, выступать, писать статьи. Обладая очень хорошим литературным мастерством, он свои работы строил не только на логических выкладках ученого, а как настоящий публицист использовал и образность. Свою статью "В большой полет!" в "Литературной газете" (1.01.1966) начинал придуманной им сказкой о живших при мельнице трех образованных старичках по имени Эко, Но и Мист. Они вечно спорили, и чем дольше это продолжалось, тем больше утекало воды из пруда у мельницы и он стал мелеть.

Весьма прозрачная эта аллегория намекала на ситуацию в нашей экономике, где пруд — общий продукт — в самом деле мелел.

Собирался О. К. продолжить свою книгу и подготовить ее второе издание, о чем, как делегат предстоящего XXIII съезда КПСС, и сообщал в корреспонденции "Для всіх і для себе" в газете "Радянська Україна" (29.03.1966).

Хотя позже, напомню, это опроверг в разговоре со мной на аэродроме возле "Пчелки".

У меня есть еще несколько публикаций О. К. в газетах об экономике, и в них тоже отчетливо видна направленность его творчества в этой сфере. Конструктор самолетов продолжал мучиться над мешающими его делу колючками сам и свои размышления старался довести до как можно более широкого круга людей.

В сохранившихся у меня тезисах доклада "Перспективы самолетостроения в СССР" тогда еще член-корреспондент АН УССР (значит, не позднее 1967 года, когда его избрали в академики), генеральный конструктор опять говорил не столько о технике, сколько об экономике.

"Наука и новая техника, — сказал он, — неисчерпаемый источник экономической мощи. Несомненно, что правильно поставленная научная и экспериментальная работа быстро окупается. Тем не менее, ассигнования на развитие науки порою рассматриваются как бремя, и как следствие урезываются".

Почему так? Очередные происки ретроградов? У О. К. было иное мнение: "Виноваты мы в этом сами, так как еще не научились как следует подсчитывать экономический эффект от нашей работы, наших достижений". И далее предлагал совсем не отвечавший официальному

настрою выход: "Было бы правильным хотя бы небольшую часть созданной экономии общественного труда, выраженную в рублях, оставлять в распоряжении ученых и конструкторов помимо центральных ассигнований".

А средства те его КБ очень были нужны. Скажем, для покупки за границей оборудования. Их можно было получить только под крупный заказ, но когда он поступал, уже некогда заниматься исследованиями. Не хватало и производственных площадей, а это ведь тоже из-за отсутствия средств. В то же время твоя продукция успешно работает и приносит кому-то прибыль. Справедливо ли? Вот и предлагал опять генеральный этот устаревший порядок менять. Он верил: "От этого выиграли бы прежде всего хорошо, производительно работающие коллективы, дающие высокую отдачу. Между тем сейчас мы часто наблюдаем, как ресурсы направляются зачастую тем, кто работает плохо, чтобы добиться выполнения плана и этими организациями".

В стенограмме выступления за "круглым столом" в редакции журнала (у меня нет сведений — какого и когда), объяснив, почему он, инженер и конструктор по профессии, выступает с предложениями в области управления и экономики, О. К. эту проблему представил так:

"Мне на практике часто приходится видеть, что формальное выполнение плана требует одних решений, а правильно понятые интересы народного хозяйства — других.

Происходит конфликт между интересами отдельного предприятия, работающего по заранее намеченному плану, и интересами народного хозяйства, которые никогда точно не укладываются в рамки плана, а часто опережают его, требуют нового, более совершенного, освоения новых открытий науки и технологии, которые заранее никаким планом нельзя охватить полностью.

Чтобы устранить этот недостаток гибкости в нашей системе планирования, необходимо расширить права руководителей предприятий, институтов, конструкторских бюро, дав им возможность принимать далеко идущие решения, лишь бы они не противоречили общему плану развития народного хозяйства".

О. К. обратил внимание и на актуальность обратной связи промышленности с потребителем; но делать это надо так, чтобы в результате полученного сигнала предприятие могло вырабатывать решения о своей работе.

И хотя в те годы разворачивалась, но так, к сожалению, и не завершилась ожидаемым успехом экономическая реформа, такие новаторские предложения не всем нравились, а сами экономические

искания генерального конструктора не все одобряли. "Я ему говорила, — вспоминала много лет спустя Е. А. Шахатуни, — как бывает неприятно, когда в нашем деле кто-то приходит со стороны и начинает рассуждать. И давать еще какие-то предложения. Отнимается просто дар речи. Потому что говорить с дилетантом — это ужасные мучения. Нельзя позволять себе идти к экономистам — они ведь прочитали всех зарубежных авторов, знают историю экономики, и им говорить: надо делать так".

— Елизавета Аветовна, — возразил я, — при всем моем к вам уважении, скажу, что это спорный вопрос.

— Конечно спорный. Но я за профессионализм.

— Безусловно, есть виды деятельности, где без него невозможно. Та же самая прочность...

— А почему в экономике можно? — не соглашалась Е. А.

Само собой, против профессионализма трудно возражать, хотя я все-таки думаю, что занятие экономикой у О. К. как раз и было составным компонентом именно его профессии — профессии самолетостроителя, создающего вполне реальное звено всего экономического круговорота в стране. И если он видел в нем недостатки, то не ждал, пока они рассосутся сами собой или их устранит кто-то в академических институтах или высоких кабинетах. Да и устранит ли, тоже — вопрос.

Потому О. К. и отмечал "большую и благородную роль советской печати в борьбе за улучшение планирования". "Широкое, смелое всенародное обсуждение, — подчеркивал в книге, — приблизило нас к решению насущных задач управления промышленностью больше, чем сотни худосочных диссертаций".

Он и занимался экономикой, остро реагируя на реалии нашей жизни и по-своему, но не как дилетант, а как заинтересованный руководитель и просто умный и разносторонне образованный человек с гражданским темпераментом. Вот вышла книга экономистов "Что такое качество?", и он откликается на нее в "Известиях" (30.08.1968) рецензией "Качество: что же это такое?" И не просто, как часто бывает, хвалит или пересказывает работу, а пристально анализирует ее и, отталкиваясь от содержания, высказывает свои соображения. Например: "Наша центральная задача — создать экономические условия в общественном производстве, делающие борьбу за высочайшее возможное качество первой жизненной необходимостью для всех предприятий страны".

Или едет из Москвы в Киев на автомобиле, и пока сидел за рулем поочередно со своим водителем (тоже, замечу, деталь), насчитал на обочинах шоссе 328 брошенных автомобильных покрышек. Еще,

прикинул дотошный самодеятельный экономист, за время отдыха пропустил процентов тридцать, да в траве какое-то количество спрятано, значит, на каждый километр выходит покрышка. "Это ли не вопиющая бесхозяйственность" — задается он вопросом в статье "Розы, утиль и фантазия" в "Правде" (13.01.1981), и вспоминает, как однажды отказался подписать приказ об уничтожении отработавшей срок резины "путем закапывания ее в землю", что предписывал ему сделать руководящий циркуляр. (А каков, кстати говоря, "термин" — "путем закапывания в землю"; и это о не разлагающейся в земле резине.)

Далее, понятно, автор уже размышляет над возможным использованием вторичных ресурсов. И предлагает записать в проект обсуждавшегося тогда главного по тем временам документа к XXVI съезду КПСС: "запретить уничтожение списываемого имущества, организовав его утилизацию путем сдачи специальным организациям с привлечением к этой работе добровольцев или пенсионеров, членов их семей и учащихся. Увеличить ассигнования на строительство предприятий по переработке вторичного сырья — металла, резины, бумаги".

К сугубо экономической проблематике примыкала еще одна очень важная для О. К. тема. В середине шестидесятых годов в стране стремительно росло увлечение научной организацией труда (НОТ). Это было, скорее всего, естественной реакцией на недавнюю жесткую, порою доходившую до абсурда, регламентацию. Она, становилось все очевидней, была тормозом в экономике, сдерживала творчество (в разных сферах) всякого инициативного человека, он часто впустую тратил время, и, случалось, жизнь на "проталкивание". Никто ведь не считал, сколько происходило инфарктов и прочих срывов на "творческо-производственной почве", а что это было, известно даже из литературы и кино.

И вдруг, именно вдруг, мы все как бы прозрели и стали говорить об организации труда не для "выполнения" и "любой ценой", а на основе науки — той самой НОТ. Тогда и вспомнили былых наших пророков, которые еще в 20—30-е годы (теперь уже прошлого века) эту самую научную организацию создавали и были впереди если не всех, то — многих. С каким интересом читали тогда статьи и книги и слушали знатоков, главным образом американских!

Одним из таких адептов научной (а сейчас я бы сказал, — разумной) организации управленческого труда был Валерий Иванович Терещенко. Сын выходцев из России, он жил в США и после каких-то встреч с Н. С. Хрущевым вернулся в СССР. В Киеве стал

доктором наук и выступал с публичными лекциями в переполненных залах: всем хотелось узнать о возможности работать иначе.

Конечно, О. К. не мог не заинтересоваться этим человеком, и, говорили мне в КБ, очень уважительно к нему относился, послал ему свою книгу, пригласил прочесть лекцию и, если бы можно было, взял в качестве консультанта. Да и сам он, страдая из-за чрезмерного административного давления и неизбежных при этом неорганизованности и волюнтаризме, тоже занялся НОТ. У меня есть отпечатанный по магнитофонной записи текст его выступления на конференции в КБ "НОТ по малому и большому счету" (29.10.1969). "Эффективность деятельности нашего коллектива, — начинается этот материал, — во многом и непосредственно зависит от научной организации нашего труда".

Не от чьего-то руководства, не от оборудования и даже не от самоотверженности коллектива, а именно от научной организации труда, считал генеральный конструктор.

После непременных пассажей о "линии нашей партии, всего советского народа на построение материально-технической базы коммунизма", повел речь о вещах реальных и в немалой степени непривычных. "Важно не увлекаться тем, — предупреждал он, — чтобы как можно скорее в ущерб качеству построить новое опытное изделие, испытать его и рапортовать: "Вот мы как быстро и дешево сделали". Надо всегда помнить, что результат нашей работы сведется на нет, если не будет обеспечено высокое качество изделий".

Экономикой, сказал генеральный, надо заниматься серьезно. "Экономика — решающий, окончательный итог деятельности коллектива, свидетельствующий об уровне научной организации его труда".

К НОТ по большому счету О. К. отнес и высокую степень унификации самолетов.

Однако же, занимаясь НОТ в области основополагающих решений, надо не забывать о ней и "по малому счету". Здесь О. К. затронул свою любимую и довольно болезненную тему. Человек собранный и стремящийся к совершенству, он критически оценивал нашу неизменную любовь к "реформированию", и предупредил: реорганизацию надо проводить только тогда, когда она совершенно необходимо, это, во-первых. Во-вторых, всякая организация должна быть гибкой. Еще он привел такие слова жившего во второй половине 19 века академика Лихтенберга, прозвучавшие несколько странно в пору стремления ко всеобщему порядку да еще от высшего руководителя: "Просто невероятно, как сильно могут повредить правила, едва только наведешь во всем слишком строгий порядок".

Так что правила должны помогать в работе. А если они мешают, их надо для пользы дела обойти.

И как всегда, генеральный обратил внимание на недостатки, особенно в таких, казалось бы, мелочах, которые руководители его уровня, озабоченные государственными делами, могут и не замечать. Рабочие места не всегда удобны. Материалы, даже бумага и карандаши оставляют желать лучшего. В производственных помещениях, особенно в цехах, слишком шумно, пыльно, не все ладно с освещением, вентиляцией. Давно назрела необходимость создания небольшого бюро по оформлению командировок и проездных билетов, чтобы этим не занимался каждый отъезжающий. Совершенно не хватает секретарей-машинисток, инженеры пишут документы и, бывает, одним пальцем печатают. Хорошо бы достичь, и мы достигнем этого, уверял О. К., чтобы рабочий у станка был освобожден от не свойственных ему хлопот.

Догадываюсь, с каким энтузиазмом воспринимала инженерно-техническая аудитория эти слова своего шефа. А сам он сразу же после конференции уехал в Москву. Кстати о Москве. О. К. как-то подсчитал проведенное там в 1967 году время, и вышло 50 дней.

Ввести же все это в жизнь оказывалось не под силу даже генеральному конструктору. Но у себя в КБ он кое-что делал, и работу над новым самолетом начинали с глубокого экономического исследования. Для этого в КБ был создан "коммерческий отдел", и его начальник М. З. Сулейманов нередко получал от О. К. экономические выкладки и расчеты с припиской: "Прошу проверить". Но ошибок в них не находил: "Каждая цифра глубоко продумана, аргументирована. Сомнений нет: расчеты делал человек с огромной конструкторской, технологической и экономической подготовкой".

А сам генеральный продолжал поиск решения проблем экономики, охотно при этом общаясь с единомышленниками.

— Я переписываюсь с теми экономистами, — рассказывал он, — которые смотрят в корень проблем. И вот один такой товарищ из Днепропетровска разработал показатели стоимости ремонта металлургического оборудования, составил графики, по которым можно получить лучшие результаты, и написал книжку. Но его не хотят слушать, а книжку не печатают. Он обратился за помощью ко мне.

Я созвонился с Ващенко (Григорий Иванович Ващенко, член Политбюро ЦК Компартии Украины, первый заместитель Председателя Совета Министров УССР. — В. М.), приезжаю к нему както вечером и говорю: "Если вы ждете от штатных экономистов каких-

нибудь предложений по совершенствованию экономики, то вы ничего не дождетесь. Они если и предложат что-то дельное, не то, что всем нравится, то вы же их и будете ругать, ибо это будет идти вразрез".

Еще их могут и с работы снять. Так они же пропадут, ведь ничего другого делать не умеют. Не то, что я. Мне скажут: "Что вы, товарищ Антонов, занимаетесь экономикой? Не своим делом". Ну, я буду заниматься своим делом — самолетами, а они только экономикой и занимаются. Помню, как на одной конференции выступал директор Института экономики Академии наук Украины и нес всякую чушь. Все там спали, занимались своими делами, а он заключил выступление так: "Есть вопросы, которые нужно делать, а есть вопросы, которые нужно думать". Вот такой уровень экономической науки.

Ващенко взял рукопись и раздал ее на рецензию пятерым, что ли, экономистам. А те, словно сговорившись, прислали одинаковый ответ. Ващенко позвонил мне вечером, куда-то торопился и был раздражен, что я ему подсунул несерьезную вещь, которую никто не одобряет.

Все-таки, вспоминал далее О. К., предложили ту днепропетровскую работу напечатать в журнале в дискуссионном порядке. Только почему в дискуссионном? Почему вообще боятся дискуссий? "Антидюринг" (работа Ф. Энгельса. — В. М.) можно было публиковать? Даже самая главная работа Маркса называется критикой политической экономии. Потом мы часто забываем одно выражение Маркса, что в основе всего лежит экономическая заинтересованность. Он сказал это как бы мимоходом, не стал тратить время на объяснение, как на само собой разумеющееся. Да и слова Ленина о том, что социализм надо строить не на энтузиазме, а при помощи энтузиазма забываем и все больше уповаем именно на энтузиазм. А главное — заинтересовать коллектив.

В "Юманите-Диманш" была статья одной француженки, которая писала, что пока воспитывала дочь, не было времени заняться собой, пожить для себя. Так она жалуется, что одни ботинки приходится носить четыре года. Представляете: одни ботинки четыре года? А у нас год-полтора — и выбросил. Вот в этом и заключаются наши проблемы, поскольку мы делаем очень много лишних вещей.

Но о проблемах у нас не принято и говорить. Только это страусовая политика, ведь можно и без перьев остаться.

— Пока страус голову прячет, все перья и ощиплют, — говорю, и он смеется.

О. К. продолжал свои экономические рассуждения, и уже в конце жизни напечатал в "Труде" (13.03.1983) статью "Что вместо "вала"?"

В ней то ли с грустью, то ли с надеждой, после обязательной ссылки на Пленум ЦК КПСС, во втором абзаце написал: "Уже более четверти века я выступаю с предложениями по улучшению качества продукции. Я как конструктор знаю, что в понятии качества продукции заложены громадные резервы роста производительности труда общества". И, как всегда, предлагал решение проблемы.

Однако вскоре все экономические — и многие другие — проблемы жизнь повернула иначе.

7. Беседы у камина

Моя книжка "Крылатое имя" О. К. вроде бы понравилась, и Л. М. Гацуц мне говорил, что шеф дарит ее со своей надписью. А если бы не нравилась, то этого бы не делал. Однажды перед поездкой в Москву даже собрал у сотрудников какое-то количество книг и увез с собой. И Л. П. Шинкаренко рассказывала, что ему книга понравилась. Но все-таки хотелось поговорить о ней с самим О. К., и звоню ему домой.

— Очень хвалебная книга, — сказал он. — Знаете, с какой надписью я дарю ее знакомым?

Да, я знал, она была такой:

"Читать надо по формуле:

$$\sqrt[3]{\frac{Т-(Пр+Зх)-Н}{П}},$$

где: Т — текст; Пр — преувеличения; Зх — захваливания; Н — неудачи; П — похвала".

Это надо же, думаю сейчас, генеральному конструктору придумывать какую-то формулу; ну взял книжку, а если кто скажет о захваливании, то и обвинил бы автора: вот, мол, понаписывал... Нет, О. К. был иным.

А он продолжает по телефону:

— Фактический материал правильный, многое уже сам позабыл, но слишком вы захваливаете. Когда читаю, приходится краснеть.

Договариваемся о встрече 8 марта у О. К. дома, и в назначенный день звоню.

— А! Привет! — слышу в трубке. — Книжечка у меня здесь. Приходите часам к двенадцати. Подходит? Вы были у меня? Нет? Тогда я расскажу. По Брест-Литовскому шоссе едете до Первой просеки, а там спросите у каждого мальчишки: где живет Антонов? Все знают двухэтажный коттедж, окруженный садом.

Дом я нашел и без помощи мальчишек, позвонил у калитки и меня встретил О. К.

Прошли в дом, расположились в гостиной, О. К. взял книжку и стал искать в ней свои пометы.

— Разве было такое объявление? — спросил он по поводу прилета "Антея" в Париж на международный авиасалон. — По крайней мере, я его не слышал.

Объясняю, откуда об этом узнал, и О. К., согласившись, смотрит на меня:

— Вот, я хотел сделать замечание. Извините, что оно литературное. У вас масса кавычек. На каждой странице кавычки, кавычки... Самые простые слова, давно вошедшие в обиход. Я понимаю: вам хочется подчеркнуть специфику, и вы заключаете слово в кавычки, но этого не получается.

Соглашаюсь, да и сам уже это вижу, а О. К. дальше ищет нужное место.

— Оказывается — именно франков, — говорит о награде Луи Блерио за перелет через Ла-Манш. — Я проверял. Хотя англичане считают в фунтах стерлингов.

Почему — "конечно не обращали внимания"? (это о реакции родителей на увлечение авиацией. — В. М.). Разные есть родители. Мои то как раз обратили, только по-разному приняли. Ну да, — искал О. К. дальше. — Маленькая библиотека... Я уже начинаю критически относиться к собственным замечаниям.

— Олег Константинович, — прошу. — Не как герой автору, а просто, как читатель, скажите о впечатлении от книжки?

— Ну что, очень много интересных фактов. Некоторые из них я даже позабыл. А фактаж всегда интересно читать. Я читаю много книг, и среди них недавно была книга о Туполеве. Мне ведь важны в ней не разбавленные водой места, не пейзажность, а то, как работал, с какими трудностями сталкивался, Вот, кстати, и в вашей книжке много хвалебных мест и мало все-таки о том, с какими трудностями приходилось встречаться.

Говорю что-то о специфике издания, особенностях героя, и О. К. соглашается:

— Я когда свою маленькую книжечку воспоминаний ("Десять раз сначала". — В. М.) издавал, мне предлагали сделать что-нибудь вроде "крылатой мечты". "На крыльях", одним словом.

Напоминаю о своем первом названии и о замене его в Госкомиздате.

— Вот-вот. Я тогда сказал — нет. Поскольку книжка предназначается молодым читателям, пусть они знают, что мне десять раз приходилось начинать, прежде чем построить. У нас, к сожалению,

есть стремление создавать для молодежи тепличные условия. И детей так воспитывают. Когда ребенка кутают, то он обычно простужается. А его нужно с первого дня закаливать. Если не при открытом окне он должен спать, то уж при открытой форточке обязательно. Я и в книге написал, что я — за расшибленные носы, за ссадины на коленках, за порванные штаны.

Рассказывает о "крылатом танке" и работе во время войны, в КБ А. С. Яковлева и в Новосибирске. И вспомнил, что, несмотря на расстояние, из Наркомата пытались вмешиваться в дела.

— А сейчас тоже стараются руководить? — спрашиваю.

— Да, и сейчас та же картина. Вказивки все время идут. Недавно получили план работы на семьдесят пятый год, а там вычеркнуты Ан-28 и Ан-3. Аккуратно так, под линеечку, синим зачеркнуто. А вверху черным: "Утверждаю", и подпись Болбота. Странно — все остальное, массу всяких второстепенных заданий оставили, а два самолета, которые так нужны, вычеркнули. А ведь есть подписанное двумя министрами — нашим и Бугаевым (министр гражданской авиации СССР. — В. М.) соглашение о том, чтобы делать Ан-28. Но мы все равно его будем делать.

Разговор переходит на вечную, любимую и отчасти больную для О. К. тему сельскохозяйственного самолета.

— Сельхозсамолет строится в Польше на заводе, выпускавшем Ан-2. Вокруг этого завода живет целый город. Представляете, что значит остановить этот завод? И Болбот решил своему любимчику Измайлову (я знал этого работавшего ранее в Киеве конструктора, Рэма Измайлова, старавшегося, как было заметно, пробиться на самостоятельную работу. — В. М.) создать КБ. Ну и послали Измайлова работать в Польшу. Сначала вроде бы стали делать спортивный тренировочный самолет. Все уже было готово, понесли документы в Совет Министров и вдруг оттуда, сверху, эти планы рушат. Я думаю: в чем дело? Очевидно, Яковлев помешал, ведь у него есть Як-18 какой-то "А" или "Б" и он признан самым лучшим тренировочным самолетом. Зачем еще самолет? Очевидно — Яковлев. Как Наполеон говорил: "Ищи, кому это выгодно". Или невыгодно.

Да, стали думать, что им делать, и дали Измайлову сельскохозяйственный самолет. Вызывает меня как-то в Москву замминистра Белянский и говорит: "Вот, Олег Константинович, посмотрите подписанное Косыгиным постановление Совета Министров о строительстве сельскохозяйственного самолета". Я ужаснулся: "Как так, какого самолета?" Отвечает: "Очевидно, и вам придется помогать". "Нет, помогать я не буду, да тут помощью и не обойдется".

У поляков ведь все открыто, не так, как у нас — секретно, и всему миру известно, что в Польше построили самолет и даже заложили серию в пятьдесят штук и задел заготовили еще на восемьдесят. Самолет тот полетел, а ожидаемых результатов, конечно, не дает. Тогда созывают в Москве расширенное заседание коллегии, меня пригласили, и Измайлов там говорит о самолете с реактивным двигателем. Но у того струя горячая, замечаю. Мы, отвечает он, поднимем его выше. А еще этот двигатель будет на сельхозработах забиваться. Всего у него только и достоинств, что — реактивный; так не на всех самолетах это преимущество.

Потом представители ЦАГИ говорят, что самолет даст запланированные скорость и другие показатели. Они тогда, конечно, покривили душой: не может самолет с тремя фюзеляжами (фюзеляж и два обтекаемых бака для химикатов. — В. М.) иметь такое же сопротивление, как с одним фюзеляжем, если оставить его тем же. Никогда единица не будет больше трех.

Выступают от НИИАТа (Научно-исследовательский институт авиационных технологий. — В. М.): с точки зрения технологии все правильно. ЦИАМ — тоже правильно. Все они, как специалисты в своих отраслях, оценили самолет, но он не дал ожидаемых данных.

Тогда Бугаев и Дементьев отправляются в Польшу. Они понимают, что если начнут ссориться, то либо одного, либо второго, а то и обоих снимут. И вот Дементьев убеждал Бугаева: "Ты возьми тридцать самолетов, а остальные мы уж доведем до расчетных показателей". Тот согласился, и самолеты эти будто бы скоро начнут поступать. Причем, вначале это был польский самолет. Потом его стали называть польско-советским, советско-польским, а после — только советским. А что полякам? Им лишь бы деньги платили.

Измайлов поступил к тому же и неблагородно — я бы так никогда не смог сделать. Он взял из всех КБ специалистов, Яковлева только не тронул. Приходит мне из Москвы распоряжение: дать такого-то. Измайлов ведь знает, кто у нас работал и даже специалиста по летным испытаниям (И. Д. Бабенко. — В. М.) вытребовал. Но у меня тот человек чем-то занимается, я не могу его просто выдернуть и отдать. Ну, сказали бы: Измайлов просит специалистов, может быть, вы посоветуете. А то взяли и забрали.

Раньше мне говорили: "Олег Константинович, хотим организовать новое КБ". Какого направления, спрашиваю. Если для спортивных самолетов — это одно, для транспортных — другое. А мне отвечают: "Сельхозавиация". Я говорю: "Смотрите. Только ничего из этого не получится". Теперь уже речь идет не о самолете, а о престиже страны,

надо его спасать. И снова ко мне: "Олег Константинович, вы будете этим самолетом заниматься". Нет, не буду. Министр недоволен: "Вот какие вы, киевляне, несговорчивые". Отвечаю, что не хочу на старости лет перед всем миром себя позорить. Министр: "Тогда мы вам прикажем". Прикажите, продолжаю, воля ваша, только я самолет тот загублю.

Вот они два года самолет делали, потом еще на два года получили продолжение и сейчас тянут, а что дальше из этого будет, я не знаю. Когда Измайлов выступал, он даже свой самолет назвал полутораплан. Но в этом случае нижние крылья должны занимать процентов пятьдесят от верхних. А у него нижние крылья составляют шестьдесят семь процентов от верхних. На Ан-2 они равны шестидесяти двум процентам и то мы называем его бипланом. Какой же это полутораплан?

Свой самолет Измайлов притащил в ЦАГИ и там его в трубе целиком продули, как истребитель. Он, конечно, не дал того качества, что ожидали. И тогда цагисты признали, что три фюзеляжа все-таки оказывают большее сопротивление.

В тот же день я впервые подробно узнал о Роберте Людвиговиче Бартини. О нем О. К. вспоминал и позднее, и сейчас я совмещаю некоторые детали двух рассказов.

— Это был очень интересный человек, непризнанный гений. Вот о ком надо писать. Важно только, как это подать? Он ведь в Италии бросил богатство, баронский титул и приехал к нам строить самолеты. А его посадили. У него была масса идей, но от них все отмахивались. Потом его идеи другие стали воплощать в жизнь. Ему бы где-нибудь при ЦАГИ работать с перспективными машинами, экспериментальными, а он занимался какими-то воздушными подушками. Затем Сталин решил, что у нас слишком много авиационных КБ и разогнал их, оставив что-то около пяти КБ.

Очень интеллигентный человек и ходячая энциклопедия, обладал массой знаний. Написал серьезнейшую работу по физике, я ее не мог понять и отдавал своим друзьям математикам, а те сказали, что не могут опровергнуть. Возможно, там есть открытие на уровне Ньютона. Едем мы как-то с ним по Москве в машине, и он говорит: "Знаете, Олег Константинович, настоящего времени нет. Прошлое и будущее — это реально, а вот этой секунды, в которую мы разговариваем, нет, она уже в прошлом, и настоящее это только подготовка к будущему". В этом я с ним согласен.

Бартини выступал с докладом в Академии наук. Его там, конечно, осудили. А рецензии на его работы писали прямо с употреблением

бранных слов. Он мне с улыбкой рассказывал, что ему вместе с рукописью в конверт по ошибке вложили рецензию. Он из нее на память выдержки цитировал. Так его чуть ли не ослом обзывали. Просто противно, что один ученый так называет другого. И все-таки та работа была напечатана. Умер Бартини совершенно трагически. В Москве он жил один и вот в понедельник его нет на работе, там забеспокоились и где-то в половине дня приезжают к нему, а дверь заперта и на стук не открывают. Тогда сломали дверь, а он лежит в ванной — очевидно, что-то случилось с сердцем и он упал. А будь рядом кто-нибудь, может, и спасли бы.

Разговор уже уходит от книжки, я выключаю магнитофон, поскольку кажется неудобным фиксировать на пленку беседу за чашкой кофе, и эту часть я записал по памяти.

— За границу выезды у нас ограничивают совершенно зря. Чем больше будет массовых контактов, тем лучше: Джон с Иваном. Это хорошо.

Говорю, что написал документальный рассказ о конструкторе первого российского аэроплана киевском профессоре князе Александре Сергеевиче Кудашеве "Контакт, ваше сиятельство!", но пока не могу его опубликовать.

— У нас ведь считают, — кивает О. К. головой, — что все князья заведомые негодяи. Я переписываюсь с селекционером Кудашевой из ВАСХНИЛ (Всесоюзная академия сельскохозяйственных наук имени Ленина. — В. М.), она мне прислала семена ореха. Я дам адрес, и вы напишите ей, может она знает о князе Кудашеве.

Вспомнили М. Л. Галлая.

— Галлай очень интеллигентный человек, а один из признаков интеллигентности — чувство юмора. Он летал на вертолетах — это очень опасная штука, они ведь сначала не летали. Еще до войны Черемухин на своем первом вертолете набрал высоту около шестисот метров, а до этого рекорд был два метра. Но мы, к сожалению, о том полете не писали из-за всей этой нашей обстановки секретности, хотя вот об этом надо было на весь мир кричать. А теперь задним числом начинаем объяснять. Так вот Галлай сказал, что летать на вертолете, это то же самое, что целоваться с тигрицей: и страшно, и никакого удовольствия.

Возникает тема спорта и физической культуры.

— Я никогда не курил. Однажды в юности попробовал, и мне не понравилось. А потом не курил из чувства противоречия — все курят, а я не буду. И отец мой не курил, и дед. И не пил. И они не пили. Как-то я на собрании спортсменов говорил, что физкультурой надо

заниматься двадцать четыре часа в сутки и физкультура это не тогда, когда десять минут помахал руками и ногами, а потом делай, что хочешь. Физкультура — это весь наш день. За столом сиди правильно, не горбись, читай при нормальном освещении, чтобы глаза не портить, не переедай, не кури, не пей.

А после того вечера я получил такой подарок. Еду как-то по улице Артема, сворачиваю налево, где всегда был левый поворот, и вдруг свисток. Милиционер останавливает и требует документы. Подаю. Читает. "Антонов Олег Константинович. Так это вы тот Антонов?" Да, я. "Это вы говорили, что физкультурой надо заниматься двадцать четыре часа в сутки?" Да, я. "Вот ваши документы. Всего хорошего".

Обращаю внимание на висящие в комнате картины художника Алексея Козлова из костромского села Пыщуг и спрашиваю: жив ли тот и здоров.

— Жив, но не здоров. Вот я его сейчас пытаюсь устроить в санаторий закарпатского Солотвина.

Разговор заходит о других художниках и картинах, и О. К. показывает свои работы:

— Это самая реалистическая картина — жена купила краснокочанную капусту, разрезала и тут же я ее и нарисовал. Оказывается, на абстрактных картинах могут быть такие реальные вещи. А это картина-сказка. Не читали "Улитку на склоне" Стругацких? Если удастся достать, почитайте... Вот когда прочтете, будет такое ощущение, как на этой картине.

— Вы любите фантастику?

— Я бы так не сказал, но она полезна. Например, Станислав Лем может предложить интересную идею. Стругацкие могут. Но толстых романов не читаю. Есть у меня на столе место, куда я складываю непрочитанные книги, но их становится все больше и я старые книги постепенно заменяю новыми.

Спрашиваю о картине над камином.

— Камин я расписывал сам. Увидел сломанное дерево и над ним инверсионный след от пролетевшего самолета. Вот так я это увидел. (Позже я узнал, что по дороге на Полтаву. — В. М.) А сейчас я вам покажу одну любопытную вещицу, — предложил О. К. и быстро пошел на второй этаж дома.

Спустя несколько минут вернулся с небольшой картиной, поставил ее на полку стеллажа и отступил на шаг:

— Называется "Они вернулись".

Смотрю на принесенную картину: склон горы красно-коричневатых жутких тонов и в уголке какие-то мохнатые фигурки...

— Снежные люди?..

О. К. с довольной улыбкой кивает.

— Олег Константинович, — говорю, — вам надо перестать делать самолеты — не для того, чтобы заниматься живописью, а чтобы самолеты не разрушали окружающую среду.

О. К. смеется:

— Ну, смотря, как повернуть. Техника, если ее использовать разумно, может быть и во благо человеку. Но это очень трудно, это уже проблемы. А у нас обратные связи очень длинные, и пока сигнал возвращается назад, проходит много времени. Потом вдруг все спохватываются: "Ой, где же вы были, товарищи? Почему раньше с этим не приходили?"

Я был во Франции, Англии и Бельгии на "Экспо-68". Страшное производит впечатление заграница. Едешь по дороге и видишь: дом, дом, дома, дома, дома... Используется каждый клочок земли. Иностранцы удивляются нашему пространству.

— Может, в этом наше спасение?

— Да нет, в этом и сложности: дорог много надо строить. Если в Голландии сто километров дорог связывают тысячи людей, то у нас десять человек и нужно строить много дорог. Как говорил Маяковский: "Дороги дороги, но бездорожье еще дороже".

Беседа затрагивает еще какие-то темы, и О. К. признается:

— Я смотрю, что мне нужно сокращать все мои дела. А то ведь даже очки пришлось в Ленинград отправлять. Один мой старый приятель лежит в больнице, и я ему очки выслал и все сердечные препараты, что мне выписали, я ведь их совсем не принимаю. Амосов уверяет, что главное разумный и здоровый образ жизни — насколько это возможно.

Любопытный случай произошел с моим приятелем во время войны. Тогда Москва была почти окружена, есть было нечего, витаминов нет и когда он ходил мимо аптечного ларька, то выпивал в нем по стаканчику хвойной настойки. Так с месяц ходил, а потом ларек закрыли: оказалось, настойка та была вредна.

Однако, пора и уходить. Одеваемся и идем к калитке, а возле нас вертится огромный дог.

— Собака у вас ласковая, — говорю.

— В какой обстановке живет, такая и собака. Мы ее не ругаем, не бьем, не наказываем.

Прощаемся, и я ухожу, по дороге оборачиваясь на дом, в котором только что побывал.

А что до "захваливания" О. К., то приведу слова известного знатока авиации, конструктора и историка Вадима Борисовича Шаврова из

письма ко мне (24.04.1976) в ответ на присланную ему книгу "Крылатое имя": "Она выгодно отличается от других биографических повестей такого рода тем, что подан материал правдиво и не делает из героя "икону". Правда, О. К. Антонов — настолько талантливый человек, что его трудно преувеличить. Книжка Ваша интересна и как научный документальный материал для историка. Ей можно верить. Это большое достоинство".

Хорошие, конечно, слова, но я привожу их только как свидетельство масштаба личности О. К. Антонова.

6. ТОЛЬКО НЕПРЕРЫВНЫЙ ПОИСК НОВОГО

"Молодость — это не мера времени и лет, это мера душевного потенциала.

Есть счастливые люди — и их у нас становится все больше, — остающиеся молодыми на всю жизнь, люди, для которых эти рабочие качества становятся органическими, становятся чер-тами их характера, их стилем работы".

О. К. Антонов

1. Единство цели

Впервые попав в кабинет О. К. еще в старом двухэтажном здании в пятьдесят пятом году, я потом не раз бывал в нем. Но чаще приходил уже в новый кабинет на четвертом этаже с окнами во внутренний дворик КБ.

Обычно моему приходу предшествовал звонок помощнику или самому генеральному, Л. П. Шинкаренко тут же соединяла с шефом, и О. К. сразу соглашался: приезжайте или договаривались о конкретном времени.

Для сотрудников же КБ попасть к нему было совсем несложно, а замы, рассказывали знающие люди, вообще шли гурьбой. О. К. никому не отказывал в приеме, не существовало у него никаких записей, и даже секретарь, по-моему, не всегда предупреждала о визите. Открыл дверь, заглянул и — пошел. Исключение составляли личные дела, когда человеку хотелось поговорить без посторонних. Бывало, говорили мне, О. К. некогда было выйти из кабинета вообще.

Потому-то я никогда не видел скучающих посетителей в маленькой и без всяких украшений приемной генерального конструктора. Вот и в очередной мой приход в ней никого нет. До назначенного времени остается несколько минут, и я располагаюсь на стуле. Но тут едва слышно хлопнула вторая, прямо из коридора в кабинет, дверь, и Лидия Прокофьевна предлагает:

— Входите. Олег Константинович пришел.

Мысленно прокручиваю несколько предыдущих минут.

Вот генеральный подъехал к воротам цеха, остановил "Волгу" на стоянке с постоянными местами для машин и быстро прошел в корпус КБ. Минуя лифт, едва не перепрыгивая ступеньки, поднялся на свой этаж, отпер дверь кабинета и мягко притворил ее. Жду, пока О. К. устроится, даст указание секретарю, но она уже торопит:

— Ну что же вы, входите, а то ведь опередят и придется ждать. Олега Константиновича застать одного трудно.

Вхожу. Под потолком висят металлические кольца ионизатора системы профессора А. Л. Чижевского. Прямо перед дверью — длинный (а теперь думаю, что очень маленький) стол для совещаний с покрытием из белого пластика. По нему можно чертить карандашом, а если не нужно — стереть. Слева — небольшой рабочий стол.

Его сконструировал сам О. К. и постоянно совершенствовал.

В крышку стола вмонтирована авторучка, встроен календарь-картотека по дням недели, сделаны прорези для листков бумаги, ниши для журналов. По левую сторону от сидящего — диктофон, спрятанный до половины телефон, кнопки коммутатора. Лампа на подставке увеличенной высоты. Сзади, за спиной, — низкие полки с книгами и справочниками, установленный в закрытую дверкой нишу аппарат правительственного телефона — "вертушки".

"Не задумываясь, — прочел позже слова О. К. о его рабочем месте, — и не глядя, я протягиваю руку и беру то, что нужно".

Вращающееся кресло (сейчас то скромненькое, узенькое сидение и креслом-то я не могу назвать).

Перед столом маленький столик для посетителей тоже покрыт пластиком и, случалось, О. К. на нем писал или чертил и просил не стирать.

Большая доска для демонстрации чертежей во время совещаний, потом она поднимается под потолок. Стеллаж с моделями планеров и самолетов. И ничего лишнего, никаких тумбочек, украшений — все продуманно, целесообразно и способствует, по словам самого О. К., "предельной организованности".

Осматриваюсь, и нахожу что-то новое: глобус с нанесенными на него трассами "Анов", упрятанный под врезанный в поверхность стола плекс перекидной календарь. Кнопки коммутатора светятся, стали более изящными микрофоны, а на одной из полок стеллажа модель не антоновского самолета типа "дельта". Ее сделали к 60-летию О. К. мои друзья авиамоделисты Борис Краснорутский и Виталий Малинко. И еще из всего преподнесенного к юбилею О. К. оставил у себя подарок ветеранов-новосибирцев — стилизованную фигуру Икара с похожим на него лицом.

Генеральный конструктор энергично, одним движением, поднимается. У него ладная фигура хорошего спортсмена — О. К. всегда выглядел моложе своих лет, только со временем белее становились волосы и кустистыми брови. А еще на мой взгляд с возрастом его облик обретал особую, приходящую с годами и мудростью, значительность и даже величественность.

Он всегда был приветливым, искренним, ни разу не видел у него попытки провести некую грань отчужденности и даже намека на высокомерие, формализм, условную заданность. Однако же и примитивной простоты, панибратской снисходительности с обращением на "ты", как случается с большими начальниками, тоже не допускал. Не смотря на разницу в возрасте и положении, с О. К. я всегда чувствовал себя свободно. В общем, это был настоящий интеллигент, отличного воспитания и высокой культуры.

О. К. было свойственно умение обобщать, я бы даже сказал философски осмысливать, опыт и особенности конструкторской деятельности, извлекать из этого анализа уроки и афористически точно формулировать выводы. В уже цитированном интервью журналистам Г. Мусаеляну и Н. Мокиенко, в частности, говорил:

"Конструктор должен вырабатывать привычку к абстрагированию необходимого от всего случайного, наносного, не составляющего существа решаемой задачи. Добиваться этого можно и нужно. Такая самодисциплина не дается сразу, она воспитывается постепенно, благодаря силе воли и сосредоточенности. В результате анализа и обдумывания технических условий правильное решение приходит как неизбежный вывод, часто даже однозначный".

Творческое начало деятельности О. К. не ограничивалось только строгими цифрами и расчетами, и накануне своего 70-летия он признался в интервью журналисту "Недели" С. Михайлову: "Не огорчаюсь, даже радуюсь, что еще не всегда можно "поверить алгеброй гармонию". Электронно-вычислительные машины не всесильны, остается еще кое-что на долю "глаза", вкуса, суждений по опыту на основе той информации, которой мы располагаем, но еще не сумели заложить в память ЭВМ".

О. К. хорошо знал историю авиации.

В принципе, нынешнему конструктору, вносящему свой конкретный вклад в масштабный процесс создания техники и того же самолета, можно даже не помнить имен своих великих предшественников. И это не мое умозрительное допущение. На различных конференциях и семинарах я не раз слышал о совершенно недостаточном знании специалистами истории науки и техники. О. К. не мог ограничиться таким утилитарным подходом. Потому он твердо

поддержал идею выпуска книги В. Б. Шаврова "История развития конструкций самолетов в СССР за 1938—1967 годы". На основе собственного опыта, писал он в отзыве для издательства "Машиностроение", могу подтвердить исключительно важное значение знакомства с техникой в ее развитии. Я с детства собирал всякую информацию по авиации в виде книг, брошюр, вырезок из журналов, фотографии и т. п., располагая их в историческом порядке и по авторам. Это собирание принесло мне огромную пользу. Со временем это стало частью творчества конструктора и давало возможность оценить тенденции в становлении и развитии авиации.

Глубокие знания позволили О. К. дать обстоятельный по содержанию, одновременно краткий и очень четкий, комментарий к 90-й годовщине получения Александром Федоровичем Можайским патента на самолет. "Можайский, — опубликовал в "Рабочей газете" 18 ноября 1971 года журналист В. Кириленко слова генерального конструктора, — был человеком большого ума. О таких говорят: он опередил время. Изобретение Можайского было настолько неожиданным, что даже многие технически образованные люди той поры не способны были постичь всей его значимости, не были подготовлены к восприятию и осмыслению всего происшедшего. Весомость и значительность этого подвига становятся еще очевиднее, если учесть условия, в которых работал выдающийся изобретатель. Науки аэродинамики тогда, как таковой, фактически не существовало. Поддержки со стороны правящих кругов тогдашней России — никакой. Все приходилось делать самому и на собственные средства. А богачом Можайский не был".

Приведу еще несколько фраз: "Изобретение Можайского — великое наше наследие. И сейчас, через 90 лет, его научные идеи не утратили своего значения. Все самолеты мира так или иначе повторяют основные принципы аэроплана Можайского. Конечно, на более высоком техническом и эстетическом уровне. Великая прозорливость — вот что хотелось бы подчеркнуть в Можайском. Именно благодаря этой прозорливости ему удалось предвидеть форму будущего самолета".

А примерно через два десятка лет О. К. опубликовал в журнале "Наука и жизнь" статью "Формирование облика летательного аппарата". Приведя схемы и фотографии 55 аэропланов (от аппарата англичанина Хенсона до "Ильи Муромца" И. И. Сикорского) и проанализировав их, он сделал вывод: в пору полной неопределенности и весьма зыбких представлений о механизме полета иногда решающее влияние на выбор их форм оказывали склонности конструктора, его вкусы, психология, подход к делу. Так наметились две

заметно различающиеся тенденции формирования облика аэропланов: рациональная и эмоциональная.

В конце обзора отмечена твердая приверженность российских конструкторов рациональной позиции. Ей была характерна четкая силовая схема несущих поверхностей прямоугольной или близкой к ней формы в плане с тянущим винтом и расположенным сзади оперением. Еще автор увидел "своеобразную общность технического мышления, инженерной концепции американских, английских и русских конструкторов". При этом, подчеркнул О. К., вклад представлявших один из трех российских авиационных центров украинских конструкторов был "особенно велик".

Сейчас, к слову, вспоминаю признание Е. А. Шахатуни, что о самолетах О. К. знал все. Так что успехи рождаются не только на основе таланта.

Обладая огромными знаниями, О. К. не демонстрировал их для подавления своих сотрудников. Даже если конкретный вопрос он знал лучше, чем обратившийся к нему за советом человек, не давал это почувствовать. Был чуток и терпелив, не вмешивался без надобности, не навязывал своего мнения, охотно выслушивал других, уважительно относился к точке зрения собеседника.

Бывает, говорил мне Н. С. Трунченков, уйдешь от генерального, не согласившись, а потом подумаешь — действительно он прав. А порою прикинешь — нет, надо бы сделать иначе. Возвращаешься: "Олег Константинович, все-таки нужно так". "Да? — спросит обычно он и, выслушав довод, скажет: — Ну, смотрите. Вам видней". Но никогда не говорил: "Делайте так, как я сказал".

Всегда, это уже слова В. Г. Анисенко, в разговоре старался настроить тебя на творческий лад. Виктор Гаврилович еще подчеркивал последовательность в поведении О. К. Зная, что начатое им дело — нужное, упорно шел к своей цели и все усилия направлял на ее достижение. При этом не было никакой конъюнктурщины. А такое, к сожалению, встречается. Объявляется модным какое-то направление, и все ринулись в него и начинают утверждать, что только так и нужно действовать. Сказал что-то один крупный руководитель, и все подстраиваются под это мнение. В случае особой надобности О. К. мог настоять на своем. А жизнь потом показывала его правильность. Пример тому — отношение к Ан-28. Сначала наше Министерство не понимало необходимость такого самолета, к тому же были более важные задачи, а пассажиры местных линий как-нибудь перебьются. Потом согласилось, ведь уже нельзя возить людей на технике сороковых годов Ан-2. Да и жизнь все-таки вновь под-

утверждает: самолет нужен. И вот после различных сложностей с двигателями мы срочно взялись за "двадцать восьмую".

При загруженности нашего КБ и производства это было очень трудно. Но делали машину темпами прежних времен, ее буквально выносили на руках и выходили на ногах. Особо велико было личное участие Олега Константиновича. Каждое утро он приходил на производство, осматривал сделанное, участвовал в оперативках и в конце концов обеспечили первый вылет машины. Это было перед первым мая шестьдесят восьмого года, и надо было видеть генерального конструктора. Он выглядел моложе на тридцать-сорок лет, столько в нем было энергии, юношеского и даже мальчишеского задора. Это всегда было ему свойственно, но тогда проявилось наиболее заметно.

У нашего генерального очень интересная система работы. Он дает много заданий по проработке каких-то идей. И не стоит рассчитывать, что забудет; обязательно вспомнит и спросит, но тактично.

Антонов, рассказывал В. Н. Шаталов, умел видеть перспективу. Он много работал с аэродинамиками, находил какие-то решения и когда созревала обстановка, очень настойчиво продвигал их. Туполев со своей пробивной силой мог получить согласие на постройку его машины, а наш главный ждал подходящих условий.

По принятому в КБ порядку наиболее важные вопросы рассматривал Научно-технический совет и его решения во многом определяли общую работу. Но с некоторых пор, стремясь к большей эффективности, О. К. стал переносить какие-то обсуждения в конструкторские бригады, лаборатории или в цех. Приходил туда, выслушивал всех, высказывался сам, решали и потом, если надо, оформляли документами совета.

О. К. хватало на все. Он был очень собран, умел не тонуть в потоке секунд, минут, часов и дней. Но не все было подвластно ему и потому в числе самых больших проблем не раз называл мне и даже дописывал к моим материалам дефицит времени. Еще как человек именно организованный, системный, пытался его использовать наиболее продуктивно. И поручил Л. М. Гацуцу сделать "фотографию" его рабочего дня "для выявления нерациональных затрат времени". В Киевском государственном архиве есть несколько небольших листиков с записями всего того, что 21 и 22 июня О. К. делал. Уже в первый день после небольшого, на 16 минут, разговора с руководителем КБ электроники И. А. Ястребовым, О. К. принимал Григорьева. В записях не сказано — кто это, но — вероятно, собкор "Литературной газеты". По отношению к журналисту это была, конечно, щедрость О. К., но "ЛГ" он, я думаю, любил.

А дальше время, словно он наверстывал упущенное, очень плотно занято делами — разговоры, заседание НТС, совещание по снижению веса Ан-24, встречи с П. В. Балабуевым, В. Н. Сивцом, А. Я. Белолипецким, Е. А. Шахатуни, директором детского садика, специалистом в области пластмасс О. К. Кошевым по поводу какой-то просьбы вдовы известного московского деятеля авиамоделизма Н. Бабаева и множеством других сотрудников и гостей. Все очень динамично, в основном по несколько минут. Еще О. К. успевал читать новинки технической литературы, разговаривать по телефону и тоже очень коротко, иногда секунды, и так все два дня, которые "фотографировал" Леонид Гацуц.

В каком году это было — неизвестно, он написал только "196", а последнюю цифру — пропустил, и сейчас уже не помнит: я спрашивал. И не знает, как шеф отреагировал на его заметки. Наверное, огорчился.

Понятно, многое в КБ делалось вне внимания генерального, до всего ведь он попросту говоря не мог добраться, и если обнаруживал наше обычное головотяпство, порою сильно сердился. Так случилось, когда склад канцелярских принадлежностей разместили очень далеко и конструкторам туда приходилось долго ходить.

— Он мог вспылить, рассердиться? — спросил я у Е. А. Шахатуни.

— Да, — ответила она. — Но очень редко. Это были какие-то рабочие моменты.

В уже упоминавшейся статье с началом о трех экономистах, перейдя от шутливого зачина к серьезным вещам, О. К. высказался и по поводу весьма актуальной проблемы взаимоотношения коллектива и руководителя. "Спрос на "сильные личности", — утверждал автор, — проходит, как проходит спрос и на бессловесных и слепых исполнителей. Умение добиваться "ажура" в отчетах, умение создавать в нужный момент видимость кипучей деятельности путем издания многочисленных бумажных директив и приказов — такое умение тоже сегодня перестает пользоваться спросом".

Конечно, за этими словами стояли реальные ситуации из жизни генерального конструктора и, безусловно, свойственная ему романтика; жизнь же была несколько иной. Тем не менее, О. К. предлагал свое видение современного руководителя:

"Такой руководитель должен быть культурен и образован, то есть быть передовым человеком нашего советского общества. Он, по моему глубокому убеждению, должен быть предельно терпимым и даже мягким, да-да, мягким человеком. Ведь мягкость в обращении вовсе не исключает твердости воли".

Тут уже просматривался прямой ответ на упреки в его адрес, ведь О. К. считали — я не раз об этом слышал — мягким человеком, на которого можно было влиять, и прав, иногда говорили мне, оказывался тот собеседник, который последним уходил из его кабинета. Возможно, резон в таких словах и был, в конце концов, и генеральный тоже человек. Но, все-таки думаю, так проявлялся истинный демократизм О. К.

Читаю дальше.

"Такой руководитель должен обладать огромным, основанным на обширном опыте и знаниях даром убеждения и никогда не прибегать к голой команде. Плох тот руководитель, который, не сумев убедить оппонентов, станет топать ногой и говорить: "Делайте так, потому что я так говорю". И уж, конечно, он сам не должен быть тупым исполнителем".

Все это воплощалось в конкретных решениях и действиях при создании самолетов.

Оставаясь сторонником турбореактивных двигателей, О. К. Антонов исходил не из своих давних привязанностей, а из стоявших перед ним целей. Когда получил задание создать транспортный самолет с высокими, свойственными всем "Анам", взлетно-посадочными качествами и с большой скоростью полета, обратился к турбореактивным двухконтурным двигателям нового поколения запорожского КБ — Д-36.

В самом начале проектирования первого самолета из этого семейства Ан-72 шли острые дискуссии по поводу его компоновки. В одном из вариантов предполагали двигатели установить привычно под крыльями. Но самолет предназначался для широкой эксплуатации, а раз так, то на неподготовленных аэродромах в расположенные низко воздухозаборники могут попадать песок, льдины, грязь — все, что окажется на земле. Возникла смелая идея — разместить мотогондолы на крыльях сверху. Понятно, посыпались возражения. Эксплуатационники не хотели добираться к двигателям со стремянок — это неудобно, особенно зимой, масло может протечь на плоскость и вообще такого еще не было.

Как всегда, последнее слово оставалось за генеральным конструктором. Он долго думал, взвешивал все аргументы, потом сказал, словно отчеканил: "Лучше с трудом редко лазить в двигатель, чем с удобствами, но часто".

Новое расположение двигателей открывало еще одно преимущество: скоростной поток газов, проходя над крылом, создает дополнительную подъемную силу. Значит, можно сократить разбег на взлете, а это очень важно. Машине присущи и другие особенности.

На ней впервые в авиации стабилизатор снабжен предкрылками, благодаря чему его эффективность повысилась. Интересно решено и шасси. Оно не только, как и на других "Анах", приспособлено для неровных грунтовых и ледовых аэродромов, но и позволяет садиться при отказе одной из стоек.

По сравнению с предыдущими самолетами Ан-72 имел значительно измененную кабину. Она стала просторней, приятней для экипажа и, главное, с сокращенным количеством приборов.

Ведущим конструктором по машине был Я. Г. Орлов, а командиром экипажа — В. И. Терский. 31 августа 1977 года, в день первого старта Ан-2, взлетели.

Испытания проходили в Средней Азии, на ледовых площадках и дрейфующих станциях "Северный полюс-28" и "Северный полюс-30". Способная поднимать до 10 тонн груза, машина разбегалась всего 800 метров, на одном двигателе набирала высоту 6300 метров, на двух — 10700 и летела с крейсерской скоростью 560—600 километров в час на расстояние (в зависимости от загрузки) до 5 тысяч километров. А для посадки ей достаточно было 450 метров грунта и даже льда. Эти данные, понятно, определялись для обычных строевых полетов. Но потенциал машины был значительней, и это вскоре подтвердили установленные на ней рекорды.

Как и раньше, базовая схема трансформировалась в различные модификации. Так по решению правительства в 1982 году на основе Ан-72 начали разрабатывать оперативно-стратегический самолет дальнего радиолокационного обнаружения Ан-71. Конечно, это повлекло за собой новые технические решения. Подписывая общий вид машины, О. К. сказал: "Да, экзотика. Ну, что же, это нужно". Испытал машину экипаж Александр Владимирович Ткаченко 12 июля 1985 года, но уже наступали иные времена, и работа остановилась.

Более благополучно сложилась судьба другой модификации. В процессе любимой в КБ доводки военно-транспортный Ан-72 преобразовался в Ан-74. Ведущим конструктором машины был молодой инженер Александр Дашивец. Году в шестьдесят первом он пришел ко мне в аэроклуб, затем по моей записке толковый моделист был принят Ю. В. Захаровым на работу, стал мастером спорта и закончил ХАИ.

После первого вылета 29 сентября 1983 года и последующих испытаний экипажем С. А. Горбика, Ан-74 пошел в серию. Его различные модификации позволяют перевозить грузы и пассажиров, выполнять санитарные миссии. Причем, переналадка вся эта может проходить прямо во время эксплуатации. Благодаря своим качествам Ан-74 стал хорошо известен на Севере. На нем В. А. Ткаченко и Ю. Н. Кетов установили несколько мировых рекордов.

За самолеты Ан-72 и Ан-74 Г. П. Гиндин, В. А. Данильченко, Д. С. Кива, В. М. Никитин, В. П. Пустовойтов и Г. Ф. Шитиков в 1994 году стали лауреатами Государственной премии Украины.

И, как и прежде, продолжали работать с Ан-2. С новыми турбовинтовыми двигателями ТВД-20 Омского завода ему увеличили коммерческую нагрузку, улучшили летно-технические характеристики, повысили комфорт для пилота. Вместе с переходом на более дешевый керосин все это сделало машину экономичней. А поскольку ею должен был управлять один человек, дали в соответствии с традицией новое наименование Ан-3. Сохранив проверенные десятилетиями на всех континентах Земли и свойственные старой "Аннушке" надежность и простоту, Ан-3 обрел новые качества. И летать он будет, наверное, вечно.

О. К. неизменно утверждал, и у меня есть немало тому свидетельств, что самолет — это результат труда очень многих людей. Степень их сработанности зачастую определяет успех. И не раз, читая мои рукописи, особо подчеркивал, внося правки в тексты, роль коллектива и важность их, руководителя и КБ, единства. Поэтому особой заботой генерального было создание творческой атмосферы в КБ. Коллектив, считал он, создается не приказом, не собраниями или перестановками людей и объединяет его не здание. Единство цели, стремление внести свой вклад в общее дело — вот самое главное для коллектива.

И эти принципы О. К. соблюдал. Едва только начали появляться о нем публикации, еще в 1966 году написал журналу "Авиация и космонавтика", что в напечатанном там интервью с ним Олега Морскова излишне много было "я" и мало о коллективе.

В статье "С чего начинается творчество" в "Правде" (8.07.1971) О. К. писал: "Составить весь коллектив из одних энтузиастов пока вряд ли возможно. Но организовать дело так, чтобы энтузиасты задавали тон, определяли творческое лицо коллектива, можно и нужно". А поскольку всегда приходилось решать сложные задачи при острой нехватке времени, оборудования, площадей, денег, был очень важен настрой на высокую эффективность. Может быть, это звучит и странно для организации с несколькими тысячами работающих, но такая атмосфера в ней была.

О. К. умел настраивать на творческое решение проблем. Вот показательный случай. Когда в районе Житомирского шоссе сооружали пионерский лагерь "Антей", на его территории обнаружили старый ДЗОТ времен защиты Киева 1941 года. Он мешал, и его предложили снести. Зачем сносить, удивился генеральный, не лучше ли в нем воссоздать обстановку военных лет и пусть ребята узнают о

героических событиях. Так мастер модельного цеха Валентин Козачек получил задание продумать оформление памятника истории.

Конструкторское бюро, оставаясь как бы закрытым предприятием, "почтовым ящиком", тем не менее в шестидесятые годы стало публично называться Киевским механическим заводом (КМЗ), хотя и без привязки к самолетам. Сам же О. К считал (и говорил об этом 24 марта 1981 года на собрании партхозактива), что называемое КМЗ по недоразумению, КБ по существу является научной организацией и в ней старательно культивировалось стремление к поиску, новаторству, изобретательству.

Это давало свои замечательные результаты. Мой московский товарищ, спецкор журнала "Изобретатель и рационализатор" Юрий Егоров, в 1978 году приехал в Киев для интервью с О. К. и взял мой магнитофон. Вся беседа в публикацию не вошла, но у меня осталась ее полная запись и там есть любопытные рассуждения. Чтобы продвигаться вперед и не отставать, уверял О. К., надо заранее закладывать в конструкцию 15—20 процентов новых идей. И в процессе разработки их надо исследовать, апробировать и испытывать. "Вот поэтому, — приведены в журнале его слова, — мы и обросли большим количеством лабораторий, где интенсивно проверяются новые идеи. Поэтому у нас накапливается портфель авторских свидетельств. Есть в КБ товарищи, у которых за последние пять—десять лет получено до 60 авторских свидетельств, да и у меня их около полусотни".

Изобретательство и новаторство в самом широком смысле О. К. считал огромным потенциалом развития науки и техники и обращался к новациям в других областях. Так по его инициативе с 1974 года ученые КПИ С. Г. Радченко и С. Н. Лапач начали разработку и внедрение методики испытаний агрегатов и узлов на основе математической теории планирования эксперимента. К работе подключались специалисты других организаций и, выполненная впервые для промышленности, в 1994 году она заслуженно была оценена Государственной премией Украины.

О. К. охотно поддерживал новаторов и вообще стремившихся к творческому поиску людей. В 1960 году в КБ проходила практику группа студентов ХАИ. В Институте они начали проектировать маленький самолетик — авиетку, а стремление обрести свои крылья, вспомним, всегда было свойственно молодежи, и все успехи авиации вершились благодаря таким самоотверженным людям. Но с развитием производства, усложнением правил полетов и вообще неиз-

бежной регламентацией, особенно в годы тотального планирования, пробиваться со своими конструкциями становилось все труднее, если не сказать — невозможно.

Пока студенты рассчитывали и чертили, противников у них не было. Но когда в Киеве начали строить самолетик, сразу появились и неизбежные скептики.

Маленький самолетик скромно приютился в углу цеха. Тогда я работал в расположенной рядом модельной мастерской. Хорошо зная инициатора той затеи, в прошлом киевского авиамоделиста В. Р., и, познакомившись с другими ребятами, часто бывал у них. Там же собирались любопытные и возникали обычные разговоры на тему "полетит — не полетит" и "надо — не надо" в наше время заниматься такой самодеятельностью.

Нередко к самолетику приходил и О. К. Уже летали Ан-10 и Ан-12, испытывали Ан-24, проектировали "Антей", и времени у главного было мало, но он все же выбирался в цех. О. К. интересовался конструкцией, внимательно слушал студентов, что-то обсуждал с ними. Трудно сказать, о чем он думал в те минуты. Возможно, вспоминал свою планерную юность и понимал, как важна поддержка молодежи и, напротив, мешает ей ненужная опека. "Напрасно "заботливые" дяди пытаются уберечь молодежь от ушибов, — напишет он позже, — так вырастают нытики и белоручки... А я — за расквашенные носы, за ссадины на коленях! За мозоли на руках! И за разорванные штаны! Ищите, стройте, ошибайтесь, исправляйте ошибки, оттачивайте свое умение обращаться с материалом, инструментом, счетной линейкой и кистью. Учитесь быть организатором не только на собрании, но и на работе, на деле!"

Главный конструктор поддержал студентов и авиетку ХАИ-17 они построили. В. Р., уговорив охрану, выбрался на аэродром и там попытался полететь. Но сделано это было неудачно, и самолетик разбился. Тем не менее, ребята в Харькове организовали студенческое КБ и следующая их машина на всесоюзном смотре удостоилась золотой медали. Затем они решили строить аппарат на воздушной подушке, но В. Р. уехал в Казань, а потом приезжал к О. К. и тот его принял. "Где угодно буду работать, только у вас, — передавал О. К. мне его слова по дороге в Северодонецк. И добавил: — Если приедет, примем".

А харьковчане, пройдя школу самостоятельной работы, выросли в хороших специалистов. Один из них, Дмитрий Семенович Кива, стал доктором технических наук, профессором, первым заместителем генерального конструктора.

Возможно, те события послужили импульсом к написанию в 1962 году работы "Больше доверия и самостоятельности студенту" (впервые опубликована в сборнике "Планеры. Самолеты") по поводу подготовки специалистов в ВУЗах. Он признался в ней, что в институте не сдавал ненужную ему теорию упругости. (Мне он однажды говорил, что "зажилил" и судовые механизмы. — В. М.) Зато, благодаря полученным при постройке планеров знаниям, специальные дисциплины проходил легко. И, как всегда аналитически относясь к предмету рассуждений, сделал вывод: невозможность заняться творческим трудом из-за громадной академической перегрузки превращает студента в автомат для заучивания.

Одним из путей творческого развития молодежи О. К. считал постройку любительских самолетов. "Любительство, — утверждал он, — громадная сила, и ее надо направить на воспитание нового человека, до самозабвения любящего свое дело, свою профессию, свою область знания, работая в которой он служит своей Родине".

О. К. всегда выводил свои размышления на высокий уровень.

Крупный ученый, опытнейший практик, О. К., конечно, был желанным для любого высшего учебного заведения. А поскольку еще с первых лет работы в Киеве у него наладились творческие связи с ХАИ, то они продолжались и углублялись. Ректор Национального аэрокосмического университета им. Н. Е. Жуковского "ХАИ" (так теперь называется этот ВУЗ) В. С. Кривцов, профессора Л. А. Малашенко, В. Е. Гайдук и другие преподаватели в сборнике "Генеральний конструктор О. К. Антонов" отмечали, что он много сделал для развития их научной школы. Более того — по инициативе О. К. студенческому КБ поручили разработку первой в СССР новой конструкции закрылков, а потом и фюзеляжа Ан-2М из стеклопластиков. А именно осведомленность в этих новых для авиации материалах и возможности их использования, что за рубежом было "экзотикой", поражали в О. К., свидетельствуют харьковчане.

При непосредственном участии О. К. в ХАИ были созданы две бюджетные лаборатории: аэрогидродинамики и тепловых процессов, по использованию импульсных источников энергии и девять отраслевых лабораторий, в том числе по композиционным материалам.

Всегда веривший в молодежь, О. К. привлекал к реальной практической работе студентов старших курсов. И не просто так — бросили клич, и народ повалил; нет, нередко, присмотревшись к студенту, в КБ начинали с ним работать за два-три года до выпуска. Уже на третьем курсе студенты получали распределение и специализацию с

учетом будущих обязанностей, им читали соответствующие лекции, они выполняли связанные с новыми задачами курсовые исследования и большая группа студентов совмещала работу с учебой и готовила дипломные проекты по реальным темам.

О. К. не пугало отсутствие опыта у молодежи, и в журнале "Смена" (1965, № 11) он утверждал:

"Я думаю, что все эти недостатки временные и преходящие. Напротив, достоинства молодого специалиста: способность к восприятию огромного объема новой информации, творческий пыл, основанный на интересе к своему делу, непримиримое отношение ко всякой псевдонауке, догматизму и суррогатам учености, жадность к новому, неосвоенному, непознанному, стремление пробиться на передний край науки, заглянуть в неведомое, вера в свои силы, щедрость от ощущения безграничных возможностей науки и вера в свою способность без меры черпать из этого неиссякаемого источника — эти достоинства не обязательно должны быть временными и преходящими".

Завершает абзац ставшая потом известной фраза: "Молодость — это не мера времени и лет, это мера душевного потенциала".

Содружество ХАИ и КБ помогало лучше готовить будущих авиастроителей и повышало у них интерес к своей профессии. А это очень важно, ведь оторванный от жизни учебный процесс за пять лет может отбить у юного романтика любовь к авиации. Ну, и конечно, выпускники ХАИ приходили в КБ уже довольно опытными инженерами, а не мыкались по большой конторе никому не нужными и ничего не знающими, как бывало, "молодыми специалистами". В развитие этой практики Министерство высшего и среднего специального образования и Министерство авиационной промышленности страны для улучшения подготовки инженеров по специальности "Самолетостроение" создали в КБ учебно-производственную базу ХАИ. Это было без преувеличения новаторское и перспективное решение, а первоосновой его стала творческая и гражданская позиция генерального конструктора.

Взаимодействие КБ и Института, лекции, встречи со студентами, авиамоделистами (в ХАИ была одна из сильнейших в стране команда с такими, например, выдающимися спортсменам как Евгений Кондратенко и Евгений Вербицкий), дипломное проектирование и работа с диссертантами в конце концов привели к тому, что О. К. в 1977 году предложили возглавить кафедру конструкций летательных аппаратов. И хотя О. К. был невероятно занят, его невозможно представить в роли "свадебного генерала", украшающего по торжественным дням президиумы. В первый же год заведования организовал

стажировку преподавателей в КБ и всячески содействовал укреплению этих творческих связей, участвовал в подготовке учебных планов и другой кафедральной работе.

Многогранные инженерные знания О. К. Антонова, приведу высокую оценку харьковчан, его поразительная память, сдержанность, уравновешенность, безусловная талантливость, интеллигентность, преданность и любовь к авиации оставили неизгладимые впечатления у всех, кто с ним встречался, разговаривал, слушал его лекции и выступления.

О. К. поддерживал тесные связи и с Киевским институтом ГВФ, был там членом Ученого совета, читал лекции, вел курсовое проектирование, и многие сотрудники КБ пришли оттуда.

В КБ бережно относились к молодежи, и сам генеральный рассказывал начинающим конструкторам о КБ, вручал им дипломы за различные достижения, давал возможность проявить себя, поручал ответственную работу. На энергию и поиск молодежи О. К. всегда рассчитывал. Это вызывало ответное желание работать, часто не считаясь со временем. Когда завершалась сборка третьего экземпляра Ан-28, на производстве возникла сложная ситуация — дел по обыкновению много, а рук не хватало. О. К. обратился к молодежи с таким (по его собственным словам) обращением: "Братцы! Выручайте! Приложите свое умение работать, проявите смекалку, энтузиазм и помогите выпустить самолет".

Молодежь в то время представляла комсомольская организация, и комсомольцы взяли шефство над Ан-28. "Они машину буквально вытолкнули из цеха, — вспоминал О. К. — Поэтому на ее киле был нарисован комсомольский значок — символ этого шефства. Я думаю, что и впредь комсомол будет принимать большое участие во всей работе с этим самолетом, а потом и летчики-комсомольцы на нем, наверное, будут летать".

Позже Ан-28 получил награду ВДНХ СССР в номинации технического творчества молодежи.

Так из множества черт и характерных деталей складывался стиль работы КБ и его генерального конструктора, объединенных общей целью, и на протяжении нескольких десятилетий они создавали выдающиеся машины.

Конечно, О. К. были присущи многие свойственные человеку особенности и слабости, и не все его действия всеми однозначно одобрялись и не все на многотысячном предприятии относились к нему равно уважительно. К тому же авиация и КБ не могут навсегда оставаться неким храмом, а были и есть для кого-то просто местом работы, конторой, где надо зарабатывать деньги и желательно — с

минимальными усилиями и независимо от качества продукции, где сталкиваются интересы, страсти, натуры. Да и сам руководитель кому-то был обычным начальником, против которого можно интриговать с применением всего арсенала боевых средств, включая "сигналы" высшим инстанциям о "недостойном" поведении — так обычно бывает в жизни.

На протяжении многих лет слышал я и о его увлеченности саморекламой. Это очень задевало О. К., в чем я не раз убеждался в разговоре с ним и по реакции на мои и другие материалы о нем. А что до его "саморекламы", то, думаю, это проистекало из понятного желания поведать миру о своих самолетах, из понимания важности общественного мнения и, наконец, сущности самого О. К, его, если хотите, артистизма. Да и кому не приятны лучи славы? Разве что тем, кто их никогда не знал.

Но вот давние соратники О. К. неизменно признавались мне в безраздельном доверии к своему, как сказали бы сейчас, харизматическому лидеру и в КБ всегда было немало искренне любивших его людей. Потому и мог О. К., точно определив главное, выдвигать перед КБ высокие цели. "Мы должны, — говорил генеральный на собрании партийно-хозяйственного актива КБ 24 марта 1981 года, — в первую очередь заботиться об эффективности нашей работы".

А для этого есть только одно средство:

"Мы должны поддерживать высокий моральный дух нашего коллектива, единый для всех порядок. Ни крики, ни ругань делу не помогают. Тридцать пять лет мы проработали без ругани и — ничего, работаем. Пропуск вахтеру предъявляли. Надеюсь, что если мы будем работать дружно, целеустремленно, то свои задачи выполним".

И это, конечно, было присуще КБ.

2. На общем языке пилотов

Несмотря на все сложности, у О. К. Антонова было многое — любимая работа, мировое признание, награды. Но все-таки он признавался не раз, что завидовал.

Кому?

Летчикам. Людям, которые летают.

Еще в молодости, вспомним, он занялся планерами ради полетов. И хотя с годами по разным причинам делать это становилось все труднее, использовал малейшую возможность подняться в небо.

Можно представить, как, сняв белый халат конструктора, О. К. своей стремительной походкой оставлял кабинет и садился за руль

"Волги". На аэродроме так же быстро шагал по бетонным плитам к самолету. Его встречал экипаж испытателей, генеральный со всеми приветливо здоровался, брал защитный шлем и заходил в кабину.

На заре авиации первыми самолетами управляли сами конструкторы. Знаменитые Отто Лилиенталь, Орвилл Райт, Луи Блерио, Александр Кудашев, Игорь Сикорский и другие пионеры были не только талантливыми изобретателями, но и отважными пилотами. Нередко, вовсе не учась искусству полета, они смело отрывали от земли свои капризные планеры и аэропланы и, случалось, жертвуя собственной жизнью, двигали авиационно-технический прогресс.

Из наиболее известных наших конструкторов предшествующих поколений летали на планере А. Н. Туполев и на самолетах К. А. Калинин, С. В. Ильюшин и А. С. Яковлев. Но со временем крылатое племя разделилось на летчиков и конструкторов, и только, пожалуй, единственный И. И. Сикорский до конца жизни оставался верным своей, начатой еще в 1910 году в Киеве, традиции. Теперь конструкторы не только не испытывают самолеты, но, как правило, и не садятся за их штурвалы. О. К. был исключением. Он, конечно, уже не поднимал в первый полет машины, но пилотировал ими, иногда делая это по необходимости.

В 1969 году при испытании "Антея" обнаружилась тряска обтекателя шасси. Такое неизбежно в процессе доводки любого самолета. Но в нем в конечном итоге не должно быть ничего неясного, и причину нежелательного явления принялись искать. Полет сменялся полетом, одна догадка — другой, а что вызывало тряску — оставалось неизвестным. О. К., разумеется, внимательно следил за делами и, видимо, приняв какое-то решение, однажды позвонил начальнику Летно-испытательной и доводочной базы (ЛИиДБ) В. Н. Шаталову:

— Хочу полететь и посмотреть, в чем дело.

— Олег Константинович, — ответил тот, — вы ведь знаете, что генеральным конструкторам не разрешается летать на опытных машинах.

Какой может быть реакция руководителя в подобной ситуации? Не посчитаться с принятым порядком и настоять. При случае напомнить о своем начальственном положении. Наконец, отказаться от затеи. О. К. же имел обыкновение выполнять намерения, а еще был человеком в высшей степени деликатным и подчиненного не мог поставить в неловкое положение.

— Понял вас, — сказал он, — хорошо.

Прошло немного времени, и В. Н. Шаталову передают такое письмо генерального конструктора министру авиационной промышленности СССР:

"Прошу разрешить личное участие в полете на самолете Ан-22 для выяснения причин тряски, а также шума и т. д. Общий налет на самолетах Ан-22 3500 часов". А на письме — разрешающая полет резолюция министра.

(Замечу в скобках. В моем очерке к его 70-летию О. К. фамилию В. Н. Шаталова зачеркнул и написал сверху "Афанасию Афанасьевичу Круцу". Я не могу не доверять О. К., однако же у меня есть запись нашего разговора 15 января 1976 года с Виктором Никоноровичем. Говорили мы об этом случае и позже, во время встречи в честь 40-летия "Антея", и он его подтвердил. Сказал и о тряске обтекателя шасси, хотя и эту подробность О. К. вычеркнул и вписал слово "элеронов". Но я не буду выяснять точные технические детали, ибо это сейчас не обязательно; важно поведение генерального конструктора в такой ситуации. Кроме того, в предложении "года три назад, попросив официальное разрешение у министра, слетал вторым пилотом на "Антее", тремя нажимистыми линиями вычеркнул "у министра". Но было действительно так и я это письмо читал.)

А на встрече на ЛИиДБ я увидел хронику того полета.

О. К. приехал на "Уазике" и с В. Н. Шаталовым прошел в помещение летной службы. После краткого предполетного разбора, направились к самолету. И. Е. Давыдов в военной форме принял доклад о готовности машины, затем поднялся на борт и за ним последовали остальные участники полета, в том числе В. Н. Шаталов, А. П. Эскин и генеральный. В кабине ему помогли надеть парашют и защитный шлем (ЗШ) — именно оттуда разошелся один из лучших на мой взгляд его снимок, сел на правое сидение и машина пошла на взлет.

Начиная с исполнительного старта, рассказывал мне о том полете И. Е. Давыдов, когда скорость была еще небольшой, пилотировал О. К., а он только подстраховывал. Набрав положенную высоту, экипаж приступил к работе. Корабль переводили с одной скорости на другую, изменяли мощность двигателей от самой малой до взлетной и следили за поведением машины. Потом, передав управление командиру, О. К. взял фонарик и прошел в грузовой отсек. Там, сняв ЗШ, свидетельствует кинохроника, стал осматривать и ощупывать руками обшивку. (Глядя на ту обстановку, я подумал, что трясло все-таки видимо обтекатель.) Два часа двадцать минут длился тот полет. И только перед посадкой О. К. обратился к командиру: "Иван Егорович, садиться, наверное, будет сложнее, поэтому выполняйте посадку вы".

— Могу заверить, — говорил мне И. Е. Давыдов, — что если бы Олег Константинович задался целью выполнять взлет без ошибок, то достаточно было бы одного-двух предварительных полетов. А при выполнении режима — выдерживании заданных скорости, высоты, крена — он "железно" укладывался в оценку "хорошо". Олег Константинович прекрасно видит землю, у него отличная реакция, хорошая координация движений.

Участие в полетах помогало конструктору принимать правильные решения и устранять недостатки. И, скажу особо, находить общий язык с летчиками-испытателями. А это бывает очень важно, ведь от того, как обе стороны понимают друг друга, во многом зависит конечный результат их совместной работы — хорошо сконструированный, всесторонне испытанный и доведеннный самолет.

Самолеты, наверное, относятся к числу самых замечательных творений человечества. Появившись сто лет тому назад, они за это, в общем-то, короткое для нашей цивилизации время, прошли неимоверно сложный и даже трагический путь и превратились из неуклюжих, едва держащихся в воздухе, коробок в изящные машины. И большая заслуга в этом принадлежит испытывавшим их летчикам. Это они ставят последнюю точку в многогранном процессе создания летательных аппаратов; именно эта общность входящих в творческую корпорацию авиастроителей высоких профессионалов и смелых людей и помогает превращать опытное, иногда не совершенное, изделие производства в безопасный самолет с огромными возможностями в преодолении земного притяжения и передвижения в воздухе.

Вначале летчики со своим экипажем присматриваются к машине, к окружающим их приборам и, обживаясь в кабине, мысленно или на тренажере проигрывают предстоящие действия. Потом запускают двигатели и "бегают" по полосе, а когда все проверят и отладят, когда почувствуют себя уверенно и привычно, когда...

Этих "когда" будет еще немало, прежде, чем вырулят на старт и приготовятся к главному. И состоится разбег, взлет, набор высоты и — первый полет никогда еще не бывавшей в воздухе крылатой машины. Он может быть кратким: только поднялась, как после одного или нескольких кругов уже заходит на посадку. А потом — и дольше: с перелетом на другой аэродром, в соседний город. Или — особенно для большого корабля — и гигантским броском через всю страну и даже материки и океаны. И как ни красива земля, сколь ни велико множество важных и полезных дел на ней, жизнь для летчика состоит в том, чтобы время от времени покидать ее, эту землю, и подниматься в небо.

А затем он вернется обратно, и, бывало, рассказ летчика-испытателя о поведении в полете машины служил о ней единственным

источником информации. К нему внимательно прислушивались грамотнейшие инженеры и лучшие умы авиапромышленности. Сейчас опытные (да и серийные) машины оснащены массой совершенных приборов — они все определяют и фиксируют, однако впечатления и суждения летчика крайне необходимы. И еще более ответственны, ведь и машины он испытывает по сравнению с прежними неизмеримо более сложные. И если скажет летчик о каком-нибудь дефекте, день и ночь станут его искать и устранять. Так что весомость его слова очень значительна.

Самым приметным в работе летчиков-испытателей считается взлет на первой машине. Это особая, хотя и не очень афишируемая ими же, гордость. Но и другие задания бывают очень сложными. Вообще их задача состоит в том, чтобы работать за пределами эксплуатационных режимов. От них летчики идут в обе стороны и, обнаружив там опасные границы, предупреждают своих строевых коллег: летать можно только в таких пределах. Это, кстати, они сами потом записывают в документы нового, уходящего на линии или в полки, самолета.

Эта обычная для испытателей работа бывает опасной, и потому даже в мирные дни за нее присваивали звание Героя Советского Союза; звание, венчавшее в нашей стране ратный подвиг. И вообще, повторю, счет Золотым Звездам открыли именно летчики.

Они, конечно, очень разные, и часто внешне отнюдь не похожи на свои литературно-киношные образы и расхожие представления о "покорителях пятого океана". (Вспомним, как не признали за летчика Г. И. Лысенко в Кагарлыке возле Ан-2. Кто командир этого гиганта, спросили в Париже иностранцы у "Антея", и наша делегация выдвинула вперед И. Е. Давыдова. Не может быть, не поверили те.) И все-таки, есть у них общие черты. Еще при очень давних встречах с много и хорошо летавшими летчиками, я обратил внимание на их взгляд — внимательный, цепкий и неторопливый. Потом, присматриваясь к другим опытным и даже очень знаменитым пилотам, замечал эту же особенность. И понял: именно такой взгляд и должен быть у человека, который в полете обязан следить за всем, начиная от приборов и состояния экипажа и кончая обстановкой в воздухе и на земле. А как-то своими наблюдениями поделился за дружеским столом с одним высоклассным летчиком-испытателем, и он, пусть и не очень охотно, согласился: есть такое.

Летчики обычно не суетливы, внимательны и не спешат с выводами, а тем более — действиями. Но если обстоятельства потребуют, способны к молниеносному решению и мгновенному его выполнению. И очень часто эти решения и действия отдаются на его, летчика, усмотрение и цена их бывает непомерно высока.

Когда экипаж И. Е. Давыдова испытывал Ан-8 с новыми двигателями АИ-20, перед посадкой не зажглась сигнализирующая о постановке на замок стойки шасси лампочка.

— Осмотреть! — распорядился он.

Вскоре доложили: все три стойки выпущены, но на левой не закрыт фиксирующий замок. Командир, как и положено, не покидал своего места, к тому же он полностью доверял экипажу и, оценив ситуацию, сообщил о ней на землю. Затем попытался эволюциями самолета защелкнуть замок. Он резкими движениями рулей переламывал линию полета, но даже силой инерции мчащейся тяжелой машины не удавалось поставить застрявшую "ногу" на место.

Круг за кругом ходила "восьмерка" в быстро темнеющем дождевом небе над необорудованным для ночных полетов аэродромом. Второй, десятый, двадцатый. А стойка не замыкалась. Надо искать выход, обратился командир к бортинженеру Михаилу Порве. Есть только один вариант, отвечает тот, — прорубить борт. А вдоль этого борта проложены трубы гидросистемы, кислорода, электропроводка, и если при промахе они будут повреждены, произойдет взрыв. Но иного выхода не было, и, предупредив об осторожности, И. Е. Давыдов дал "добро".

Такая вот картина. Самолет ходит над землей, а в это время бортинженер топором вырубает в металлической обшивке фюзеляжа отверстие и, высунув в него багор, пытается поставить на место капризную ногу. Однако же из этой операции ничего не получилось, топливо заканчивалось, день был на исходе и земля приказала садиться на фюзеляж.

Это был третий полет с опытными двигателями АИ-20, и при такой, практически безопасной для экипажа, посадке можно было вывести их из строя; этого командир не хотел допустить. "Главный конструктор о ситуации знает?" — спросил он у руководителя полетов. Нет, отвечают. "Немедленно доложите, — передавал Иван Егорович мне свои тогдашние слова, — что дальше так летать бессмысленно. И если мы будем так летать, а вы — командовать, то нас разгонят поганой метлой. И скажите о предложении экипажа садиться на одну ногу".

Связались с главным, и он разрешил командиру действовать по своему усмотрению и на свою ответственность.

Получив согласие, на борту продумали, как будет проходить снижение, выравнивание и кто что выполняет. На всякий случай открыли двери и грузовой люк и все были готовы немедленно покинуть самолет после его остановки на полосе.

То, что машина свалится в конце концов на крыло, летчик знал. И чтобы предотвратить складывание ноги в момент касания или во время пробежки, заходил на полосу с уменьшенной скоростью, полого и с минимально возможными перегрузками. Еще до приземления накренил самолет на исправную стойку и, приземлившись, катился на передней и правой ногах почти две третьих пробега. Рулями и тормозами выдерживали направление, а когда машина стала терять скорость, сняли с упора винт правого двигателя он создал тормозящий момент и так удалось еще немного удержать самолет от падения. Потом зафлюгировал и левый винт, и в момент касания крылом земли он уже не вращался.

Но стойка все-таки сложилась и машину сильно, градусов на 115, развернуло. И тут же подбежали люди. "Все ли целы?" — первым делом спросил доктор. Все, отвечают, целы. Не пострадали и двигатели и даже бортовые огни на законцовке крыла остались нетронутыми. Лишь деформировались створки передней и левой стоек шасси.

В то время О. К. много внимания уделял опытным полетам и каждый из них разбирался с его участием. Едва на следующий день экипаж вошел к нему в кабинет, командир услышал:

— Иван Егорович, вы выполнили посадку классически. Я вас прошу отметить в инструкции на случай, если у кого-нибудь возникнет похожая ситуация.

А та "восьмерка" через два дня снова летала.

И о другом памятном для него полете рассказал мне И. Е. Давыдов. 22 февраля 1958 года он садился на Ан-10 в Святошине с небольшим перелетом, что уже само по себе было плохо для того маленького аэродрома. А после касания земли не переключился в режим торможения крайний двигатель и продолжал создавать прямую тягу. С такой асимметрией машину потянуло в сторону. Грунт же аэродрома был мокрый и на нем было скользко, а еще, как иногда случается, добавился новый дефект — не управлялась передняя нога.

Чтобы предотвратить столкновение на стоянках, И. Е. Давыдов поддерживал движение в сторону разворота и самолет начал выкатываться за пределы аэродрома. Но, как на зло, в том месте, где переезжали дорогу, кювет оказался глубоким, в него попали колеса и машина получила большие повреждения. "Я очень переживал, — признавал И. Е. Давыдов. — Казалось, что сделал все возможное, а сохранить машину не сумел".

Утром командир сам пришел к главному. О. К. встал из-за стола, сделал несколько шагов навстречу и поздоровался.

— Олег Константинович, — обратился Давыдов, — мне очень тяжело говорить о случившемся, но факт есть факт... Я пришел просить, если это возможно, не отстранять меня от работы летчика-испытателя.

Это тоже, если хотите, немалое мужество для летчика, взрослого мужчины, военного человека, произнести такие слова.

О. К. посмотрел на него и ответил:

— Иван Егорович, есть пословица: "За одного битого двух небитых дают". И я склонен так думать. Идите, не переживайте и работайте на здоровье.

После аварии по принятой в авиации системе члены экипажа в отдельных комнатах описали вчерашний полет. Затем прошли комиссию, включая проверку на алкоголь, и хотя это было неприятно, но, соглашался И. Е. Давыдов в разговоре со мной, необходимо, ведь надо было отделить случайное от закономерного и предотвратить подобные случаи.

Конечно, летчики сработали хорошо, но в такой обстановке очень многое зависит от позиции руководителя КБ. Мне, говорил И. Е. Давыдов, буквально посчастливилось работать с О. К. Не каждый генеральный мог дать на усмотрение командира судьбу самолета, делал он вывод из того полета на Ан-8 уже в зените своей славы и незадолго, к сожалению, до ранней смерти, вскоре после пятидесятилетнего юбилея, когда мы сидели у него дома. Антонову было присуще доверие к людям. Он очень помогал и как конструктор, и как человек. Его поддержка окрыляла и формировала колоссальную ответственность за свое дело. С генеральным я выполнил много полетов, и если он оставался в качестве пассажира, то буквально не находил себе места в салоне. Обязательно зайдет в кабину, поинтересуется условиями для летчиков, а нам это очень приятно. И когда предлагал, с удовольствием садился за штурвал. Надо сказать, что он мог бы стать выдающимся летчиком.

Генеральный всегда знал о ходе испытаний, готов был встречаться с летчиками и очень заинтересованно узнавал их мнение. Идет обсуждение конструкции стояночного тормоза, читаю в записках Ю. В. Курлина. Олег Константинович говорит: "Вопрос тонкий и деликатный, связанный с управлением самолета. Послушаем специалистов — летчиков и эргономистов".

Тормоз — это тот узел, где человек взаимодействует с машиной, и его надо продумать всесторонне. Тут же припоминаются случаи, когда забывали снять самолет с тормоза и взлетали неудачно. Правда, можно упрекнуть потом экипаж в невнимательности. Но не лучше ли посмотреть на тормоз его глазами? И сделать так, чтобы исключить

возможность ошибки. О. К. так и поступил, ведь он и сам хорошо знал, как чувствует себя экипаж в кабине, уставленной множеством приборов, тумблеров и рычагов. Поэтому забота об экипаже всегда проявлялась в конструкции "Анов".

Если же говорить о стояночном тормозе, то однажды Ю. В. Курлин привел несколько примеров, когда из-за него произошли катастрофы, в том числе с упавшим на африканский базар Ан-32. Юрий Владимирович вообще уверен, что самолет как средоточие всевозможной информации имеет "душу" и очень важна совместимость человека и самолета; не знаю, говорил ли он об этом генеральному, но, думаю, тот поддержал бы своего пилота.

Эргономическое проектирование и развитие его научных основ наряду с подготовкой летного состава О. К. считал одним из главных ключей к повышению безопасности полетов. И об этом писал в статье "К вопросу об эргонономическом проектировании кабины экипажа" (в 1 выпуске киевского сборника "Авиационная эргономика" за 1975 год).

А В. И. Терский мне рассказывал, как после приезда в Киев удивился, что главный конструктор приглашал летчиков на заседание Научно-технического совета. Раз О. К. попросил прорецензировать его книгу об Ан-10. Летчик, конечно, старательно все изучил, в отдельном блоконоте записал свои замечания и отдал автору.

Антонов, говорил Владимир Иванович, в отличие от других конструкторов спокойно переносил сообщения о каких-то неудачных результатах. При этом он продолжал искать пути решения возникавших проблем и находил их.

Летавшему на своих самолетах О. К. была понятна специфика работы пилотов. Они хорошо друг друга понимали. Правда ли, что летчики-испытатели со своим генеральным общались на одном языке, спросил я у В. И. Терского, и он подтвердил: правда.

Они и поддерживали друг друга. Вот еще тому пример. Когда я в 1973 году привез в Киев письмо от пилота Ан-2 С. И. Ванюкова, О. К. спросил меня: добрался ли я до Иссык-Куля. Да, ответил я, а О. К. поделился впечатлениями о том, как он летал туда в дом отдыха Ташкентского авиазавода на Ан-12. Помня тот маленький, упирающийся в гору, аэродром поселка Чолпон-Ата, с которого взлетал наш небольшой Як-40, я с трудом мог представить на его месте громадный Ан-12.

Но — так было. А уже летом 2005 года Курлин рассказал мне о том полете.

Он заранее знал, что его машину Чолпон-Ата по нормам эксплуатации аэродрома не принимает, но в возможности сесть там — не

сомневался. (Да и уровень его мастерства, замечу, позволял многое из того, что не под силу обычным пилотам.) Поэтому, дабы не создавать сложности, надеялся командир проскочить диспетчеров фрунзенского аэропорта ранним утром. Но, как бывает, с вылетом задержались и подошли к столице Киргизии в самый рабочий час.

Куда летите, запрашивает бдительная земля. В Чолпон-Ату, отвечает борт. Вам туда нельзя, садитесь здесь. Тогда Курлин заполняет лист задания на испытательный полет с посадкой в Чолпон-Ате. Олег Константинович, обращается он к генеральному, придется подписать. Шеф хмыкнул ("Ты знаешь, как он это делал", — сказал мне Юрий Владимирович), и подписал. В порту при виде генерального конструктора и утвержденного им самим документа отказать в полете не смогли, и Ан-12 ушел на Иссык-Куль. А когда заходили на посадку, О. К. (это его слова) удивился сложным условиям, но — летчикам он доверял.

Сели благополучно, и таким образом Ан-12 прошел еще одно испытание.

Немного отдохнули на берегу озера дивной красоты, а утром генеральный говорит: "Юрий Владимирович, директор дома отдыха жалуется на недостаток продуктов. Не можете ли вы слетать на базар?"

Именно спросил, подчеркивает Курлин, а не приказал, как мог бы, в общем-то, сделать. А почему бы нет, соглашается командир. Андижан с базаром рядом, через гору, и — слетали.

Еще Курлину довелось во время сибирских вахт создавать методику соблюдения режима работы и отдыха экипажа. Трудились они на северных аэродромах очень много ("Ты сам видел", — заметил он), а после трех-четырех часов таких условий человек уже мог допустить ошибку. Чтобы вернуть работоспособность, надо отдохнуть минут 25. Тогда придумали систему, по которой, не прерывая работу, члены экипажа могли поспать и восстановиться. А поскольку так умеют делать животные, назвали методику "Волчий сон".

"Хм, — сказал О. К. Курлину при подписании документа об этой работе. — А я уже лет двадцать делаю так".

О. К. считал, что летчики-испытатели — это его епархия. И заботился о них. Как-то в КБ в очередной раз решили навести порядок на проходной. Тогда генеральный позвонил В. Н. Шаталову: "Смотрите, чтобы это не коснулось летчиков-испытателей". А однажды, рассказал мне Виктор Никонорович, он узнал, что Ю. В. Курлин на Ан-32 выполнил "бочку". Никакими заданиями это не предусматривалось, да и самолет не предназначен для высшего пилотажа. По всем правилам это было нарушение или даже хулиганство. Понятно,

что пропустить такой случай руководитель летно-испытательной службы не должен был.

На его простой вопрос летчик и ответил прямо: хотел продемонстрировать возможности машины. Но ведь для этого, размышлял В. Н. Шаталов, нужно провести расчеты, составить задание, разработать методику и только потом проводить полет. Правильно, и вся история авиации полна печальными происшествиями из-за нарушения правил. Но та же история дает примеры и того, как переход за грани известного открывал возможность развиваться. Не буду называть великие имена и свидетельства мужества, которые можно было бы оценить и как нарушения; они есть даже в этой книжке. Но и поощрять нарушения тоже ведь нельзя. В общем, у летчика и начальника летной службы была своя правда.

Собрал Шаталов подчиненных, проанализировал тот случай и объявил нарушителю выговор. А генеральный, улыбается через три десятка лет Виктор Никонорович, выговор отменил.

И летчики высоко ценили доверие своего патрона. Важным было и то, что с самого начала в КБ поступали летчики с институтскими дипломами. А ведь высшее образование для них еще не так давно было вовсе не обязательным. Я вспоминаю, писал М. Л. Галлай, как проходили первые послеполетные разборы. Едва отдышавшись, летчик садился за стол с инженерами и учеными и рассказывал им о выполненном задании. Вся обстановка такого разбора напоминала что-то вроде доклада сержанта-разведчика генералам. "Другое дело — сейчас. В наши дни послеполетный разбор — это прежде всего акт взаимного творческого общения всех, без исключения, его участников < ....> Вы знаете, что один или несколько участников этого горячего разговора полчаса назад в воздухе добывали для него свежую пищу — экспериментальные факты. Но они, эти люди, не отличаются от остальных ни по уровню своих высказываний, ни по применяемой терминологии, ни по чему-либо иному".

Со временем высшее образование становилось правилом и вызывало одобрение понимавших перспективу своего ремесла летчиков.

Часто летчику, делился размышлениями И. Е. Давыдов, приходится оценивать те явления, которые возникают в полете. А для этого нужна постоянная работа с конструкторами, особенно аэродинамиками, прочнистами. У него должна быть такая подготовка, чтобы он мог на равных общаться с любым специалистом, тогда связь конструктора и летчика будет еще теснее, им будет легче что-то формулировать. Еще в моем понимании хороший летчик, это тот, кто не должен сомневаться в своих действиях в любом элементе

полета и обязан знать, как будет вести себя машина. Летчику-испытателю доверяют очень многое, в том числе колоссальные материальные средства. Поэтому он должен быть с чистой совестью. И наш генеральный конструктор это понимает. Он не похож на других конструкторов, никогда не давит на летчиков, даже если ему что-то и не нравится, и всегда готов узнать их мнение.

Сходные оценки я слышал и от других летчиков-испытателей КБ. "Это очень современный человек, он очень приветливый. С ним легко работать", — признавал Ю. В. Курлин в Париже на ставшем знаменитом для обоих Салоне.

Зачастую бывает, что конструктор надеется на один результат, а летчик привозит на землю другой, и не всегда — лучший. Конструктор может подумать: "А что если экипаж сплоховал или просто не выполнил задачу?" Разве исключен ход подобных сомнений? Он ведь все рассчитал, проверил и всякий ли, а тем более облеченный большой властью и заслуженный руководитель, удержит свой пыл в узде и не станет доказывать правоту. "У меня, — слышал раз И. Е. Давыдов от одного знаменитого генерального в ответ на попытку летчика в чем-то разобраться, — конструкторов целое КБ, и твое дело — летать".

О. К. никогда так не говорил.

Может, еще и потому, что всегда хотел летать.

— Я и планеры-то начал строить, чтобы летать, — сказал он однажды. — Иного пути тогда в небо для меня не было. Всю жизнь строил, строил. И как-то неожиданно стал конструктором. Правда, летал и сам. На всех своих машинах. Генеральным конструкторам почему-то не разрешается летать на опытных самолетах. Но я совершенно убежден, что никакие отчеты, никакие графики и диаграммы не могут дать представление о машине, равноценное тому, которое получаешь, когда держишь в руках управление. Поэтому я все-таки попросил официальное разрешение у министра и полетел на "Антее", попробовав машину сам. Очень доволен. С удовольствием полетел бы еще, да...

О. К. сделал паузу и добавил:

— Но я полетел еще и потому, что просто хотел полетать. Небо-то прекрасно. Начни все с начала, я опять стремился бы стать летчиком.

3. Человек, которого интересовало все

Фотографии, модели самолетов и другие детали кабинета О. К. сразу же говорили о его деятельности. Но была в нем одна, на первый взгляд не имеющая отношения к авиации, вещица: пространственная композиция из гибких и жестких элементов. История ее появления такова.

В 1966 году известный московский архитектор (скорее всего — М. М. Посохин) пригласил О. К. посмотреть проекты оформления советского павильона на предстоящей выставке "Экспо-67". Тот охотно согласился, предложил своему спутнику по командировке В. Г. Анисенко составить компанию и попросил его созвониться с архитектором. Закончив в Министерстве дела, взяли такси и отправились в Кунцево искать мастерскую.

Приехав вроде бы на место, В. Г. Анисенко выясняет, что до цели еще километров тридцать. А когда прибыли по новому адресу, там, оказывается, другая мастерская, и поворачивают незадачливых путешественников обратно — в Кунцево. Дурацкое положение, признавался мне потом Виктор Гаврилович, и на такси изрядно нащелкало, а О. К. говорит: платить — это закон старших. Но напутал ведь я, следует возражение. Все равно, не соглашается О. К., к тому же это я вас должен был отвезти.

В общем, добрались. Гостей хорошо приняли, а работали в мастерской еще и молодые выпускники Строгановского училища, и их современные модели и эскизы очень заинтересовали О. К. Увидев это, хозяева показали и любопытные пространственные подвижные конструкции. Собранные из проволоки и металлических стержней, они принимали различные формы и образовывали всевозможные комбинации. О. К. восхитила эта работа. "Так это же то, что нужно! — воскликнул он. — Это то, к чему мы стремимся. Нельзя ли по такой схеме строить силовые элементы крыла? Идею эту надо позаимствовать".

Раньше здесь же был другой генеральный, но его эти не слишком реалистические новации не увлекли, а тут архитекторы встретили совсем иное отношение, и одну систему подарили О. К. Он ее с удовольствием принял и повесил в кабинете.

Так в сознании конструктора пересеклись художественные и технические идеи. О. К. не раз говорил о важности эстетики при создании техники вообще. "Для меня самолет — это опера, — сказал он в Париже журналисту газеты "Унита". — Его линии должны быть наподобие человеческих, пропорциональны и приятны". Если бы мы строили самолеты только по законам техники, утверждал О. К., игнорируя законы красоты, то они, вероятно, никогда бы не взлетели. А внешние формы, гармония самолета определяются в свою очередь математическим расчетом и органической целесообразностью всех его элементов.

О. К. с молодости любил мысль французского пионера авиации Фердинанда Фербера о взаимосвязи красоты самолета и его летных качеств и пояснял её так: "Это не суеверие, а совершенно материа-

листическое положение. Здесь получается своего рода естественный отбор внутри нашего сознания. В течение долгих лет складывались какие-то чисто технические, расчетные и экспериментальные, проверенные на практике решения. Располагая этой, частично даже подсознательной, информацией, конструктор может идти часто от красоты к технике, от решений эстетических к решениям техническим. Тут вот и появляется конструктор-художник или художник-конструктор. В общем, в некотором смысле физик-лирик".

И все "Аны" хорошо демонстрируют эту, точно подмеченную и как всегда афористически емко сформулированную и даже философски осмысленную, взаимозависимость. В уже названной статье "Вопросы проектирования планеров" (1932 года) О. К. обращался к эстетике конструкций: "Хорошо продуманная целесообразная машина всегда стройна, динамична, гармонична в своих частях и в целом красива.

Однако не следует, делая обратное заключение, гнаться за внешней красивостью сооружения, задаваясь формами, а затем уже "заполняя" их конструкцией".

К этим мыслям он возвращался постоянно, и в другой его статье "Конструирование самолетов и красота" из журнала "Техническая эстетика" (1968, № 3) опять встречаю целую россыпь интересных, точных и даже неожиданных суждений конструктора о взаимосвязи творчества с эстетикой.

И внешний вид самолетов его беспокоил. В опубликованном впервые в сборнике "Планеры. Самолеты" материале "К вопросу об окраске самолетов" (1955 год), О. К. предлагал отказаться от зеленого цвета, и приводил по этому поводу политические, технические, оперативные и эстетические соображения: "Куда лучше выглядели бы наши самолеты, если бы они были окрашены в светло-голубой, палевый, кремовый и другие красивые, радостные тона с хорошо подобранной цветной полоской".

Такие цвета и полоски со временем вошли в практику отделки антоновских самолетов. Они всегда оформлялись красиво. Я помню, как непривычно для нашей гражданской авиации пятидесятых годов прошлого века выглядели на "десятке" бирюзовая, а потом и алая, длинные полоски от носка фюзеляжа вдоль иллюминаторов. А вообще сама окраска, утверждал О. К. в статье "Самолет и эстетика" в журнале "Декоративное искусство СССР" (1962, № 9), не может быть произвольной. И хотя она подчинена некоторым жестким техническим требованиям и условиям технологии, должна быть изящной и гармонировать с формой самолета. Затем конструктор переходит и к интерьеру. Но добиваться желаемого оказывалось непросто: не было

необходимых материалов и, как ни странно, мешали превратные представления о моде. "Очень жаль, — сетовал О. К., — что наши теоретики искусства не занимаются исследованиями такого важного общественного явления, как мода".

Понятно, для такой работы нужны специалисты, они же, считал О. К., были тем звеном, ухватившись за которое, можно решить всю проблему. И он пытался это "звено" нащупать и, в частности, приглашал в КБ выпускников Строгановского училища и фирменным художником стал сын первого летчика-испытателя КБ Олег Калинин. Было создано и подразделение по разработке начинки самолета — "КБ комфорта". Руководил им Н. С. Трунченков, и такое сочетание качеств и особенностей личности Николая Степановича позволяло решать поставленные в КБ задачи комфорта не только как простое украшательство, а как удовлетворение целого комплекса порою противоречивых требований. В своей статье "Человеческий фактор" О. К. выразил этот подход следующими словами: "Истинная красота и удобство для человека всегда связаны с экономной легкостью, минимальными затратами материалов и труда как при изготовлении предмета, так и при пользовании им".

С участием художников и дизайнеров со временем создавали не только интерьер самолета, но и элементы его конструкции, и это было новаторским в авиапромышленности. А образные находки нередко подталкивали конструкторов к новым, не традиционным, техническим решениям.

Любопытно и размышление О. К. о свободе творчества. Художник, говорил он, может брать любые краски и творить совершенно свободно. "Однако же гораздо интереснее творить, будучи связанным определенными закономерностями физического мира, инженерного дела, вопросами прочности, сопротивления воздуха и в своей работе учитывать все эти противоречивые факторы, очень сложные, иногда мало исследованные, редко предоставляющие значительную свободу выбора для конструктора".

Такое вот признание человека, который был и художником, и конструктором.

Все это закономерно отражало творческую натуру самого О. К. Ни одна область человеческой деятельности, утверждал он (и дописал в моем очерке к его 75-летию еще два следующих слова), взятые отдельно, как бы ею активно ни занимался человек, не может заполнить его внутренний мир. И наибольшее проявление таланта собственно в профессиональной сфере прямо зависит от того, насколько глубоко он сможет освоить пласты человеческой культуры в самом ее широком контексте. Потому-то стремящийся строить

хорошие самолеты конструктор обязан разбираться в других сферах знаний, в искусстве, литературе.

Человек яркий, разносторонний, О. К. не мог жить одной только техникой. При этом, кстати, не любил ставшее в шестидесятые годы модным словечко "хобби". Оно означало занятие человека каким-то иным, не связанным с его основной профессией, делом, а О. К. всем интересовался, по его же определению, "с рабочей, активной точки зрения". Поэтому он в выходной день ездил слушать выступление Юрия Сенкевича о путешествии на судне "Ра-II", встречался с учеными Академгородка, соглашался выступить с лекцией. Живо реагировал на произведения литературы, мог отправить приветственную телеграмму создателю истинно художественного произведения. "Я, человек техники, — написал он однажды, — прочел роман Ивана Ефремова "Туманность Андромеды" дважды с большим интересом и огромным удовольствием. Нравится все, особенно отношение людей к творческому труду, к обществу и друг к другу. Нравятся смелость, динамика и лиричность повествования. Книга окрыляет каждого человека, способного активно мечтать. Ради такого будущего стоит жить и работать".

Руководителю большого масштаба, крупному ученому и популярному общественному деятелю, О. К. приходилось заниматься всевозможными делами. Как-то он подсчитал, что состоит в сорока различных организациях, обществах, комитетах. Он общался со многими людьми высокого уровня, выступал на конференциях, пленумах, совещаниях, и всегда в его подходах проявлялись качества государственного человека с широчайшим кругозором и глубиной взгляда. От проблем самолетостроения, экономики, перспектив новой техники он органично переходил к градостроению, развитию заводского поселка, района.

"В течение 18 лет, — читаю рукопись его письма от 13 декабря 1968 года секретарю ЦК Компартии Украины Ф. Д. Овчаренко, — я наблюдаю, как район "Святошино" — один из лучших в Союзе пригородных парков постоянно деградирует.

200-летние дубы и сосны постепенно вырубаются или засыхают.

Застройка района ведется хаотически. Построили в крайне утилитарном стиле здание швейной фабрики. Собираются строить здание ВУМ (завод на Окружном шоссе. — В. М.) на 4 просеке, которое выйдет торцом на красную линию.

С другой стороны сразу за Святошиным на шоссе в сосновом лесу довольно удачно разместили кемпинг, а около пруда ресторан "Верховина".

Не решен главный вопрос: будет этот район сохранен как парк, как место отдыха для киевлян, как великолепный достойный столицы въезд с запада, или весь район будет постепенно превращен в посредственный пригород".

Но О. К. никогда не ограничивался простой, пусть и критической, констатацией проблем, а всегда предлагал их решение. "Мне кажется, — утверждал он в том же письме в ЦК, — что надо немедленно запретить в районе Святошино всякое строительство до создания генерального плана этого района, решив главный вопрос: чем должен быть въезд в столицу цветущей Советской Украины — великолепным парком с соответствующими парку строениями, умело вписанными в вековую зелень, или плохоньким пригородом со случайной застройкой и несколькими деревьями — свидетелями былого великолепия".

И рядом с подписью по правилам того времени поместил номер своего партийного билета: 05642640.

Как-то к генеральному обратились жители Закарпатья: в их крае плохо используются источники минеральных вод. Он побывал на месте и выступил в "Правде Украины" со статьей "Золотая вода Закарпатья" (7.10.1973).

Поднимая вопросы большой важности, О. К. видел и отдельного человека. И как ни велика была его занятость, внимательно выслушивал обращавшихся к нему людей. Я был на депутатском приеме О. К. 1 февраля 1968 года. В небольшой комнате на первом этаже проходной КБ депутат Верховного Совета страны безо всяких секретарей и тем более охраны вежливо встречал входящих.

Первый принес созданный его братом проект дирижабля. О. К. обстоятельно все выяснил, записал адрес и пообещал после изучения ответить. А в те годы как-то оживился интерес к дирижаблям, и когда гость ушел, я спросил: сдвинутся ли с ними дела? "Хм, — ответил О. К. — Слишком уж много у них противников".

Эти воздушные мастодонты, действительно, так и не пробились в небо и вскоре волна энтузиазма у нового поколения воздухоплавателей схлынула.

Зашел пожилой человек, отец осужденного за какой-то проступок парня. О. К. заинтересованно, но в то же время по-деловому разобрался и сказал:

— Да, сейчас строго с этими делами. Он попал в неудачное время. Жаль, нет сегодня юриста, но вам ответят.

— Если посадят в колонию, — боится посетитель, — будет хуже.

О. К. не стал возражать, как можно бы было ожидать от депутата, и согласился:

— Да, есть такие опасения, и всякое бывает.

Прощаясь, встал из-за стола и заверил, что займется просьбой.

Появившийся в комнате работник Гражданской авиации от волнения не знал с чего начать, и О. К. очень дружески и деликатно предложил: "Начинайте с главного". Затем посоветовал: "Не бойтесь воображаемых опасностей", и тут же связался по телефону с И. К. Потеряйло и попросил проконсультироваться в ГВФ относительно услышанного только что дела.

Вошла женщина с девочкой. Дочка, смущенно объяснила она, хотела посмотреть на вас. О. К. улыбнулся и слушал дальше, а вопрос был квартирный, и он пообещал подготовить письмо председателю горисполкома Г. И. Бурке.

Последней в тот день была симпатичная девушка. Поздоровавшись, нерешительно сказала, что по личному вопросу. О. К. посмотрел на меня, и я вышел. А когда вернулся, пояснил: хочет стать стюардессой. Надо будет ей посодействовать.

Характерной для О. К. была поддержка самодеятельных авиаторов. Еще с тридцатых годов ему шли со всего Союза письма и проекты, и он по возможности помогал их авторам. Но и сам откликался на интересную новость. Прочитав в газете о построенном школьниками уральского Златоуста самолетике "Малыш", сообщил им о своем восхищении. Догадываюсь, с какой радостью ребята получили это письмо знаменитого конструктора. Они ответили, и завязалась переписка, а руководителя кружка Льва Александровича Комарова О. К. пригласил в Киев. От него узнал об удивительном человеке Гуго Петерсе, который в детстве лишился ноги, но все-таки научился летать на планере и испытывал "Малыш". Однако сложности с разрешением на полеты продолжались, и О. К. ему содействовал. В Киеве Петерс освоил несколько планеров, летал на Як-12, прыгал с парашютом и со временем стал командиром звена Ан-2.

Еще один эпизод. В октябре 1966 года консульство СССР в польском городе Познань получило от самодеятельного авиатора Юзефа Боженцкого письмо, газету и фотографию его самолетика. Молодой человек просил все это переслать О. К. Антонову. Консул С. Коляскин материалы направил в Министерство авиационной промышленности СССР, а оттуда они попали в Киев. И что делает генеральный конструктор? Поручает своим сотрудникам ответить? Подготовить письмо от его имени? Как, в общем-то, и можно было бы поступить. Нет, он берет страничку своей же рукописи, видимо рецензии на какую-то экономическую работу, и на обороте стремительным почерком пишет:

"Дорогой Юзеф!

Поздравляю с замечательным достижением. Очень рад, что Вам удалось построить свой "Страус" и летать на нем.

Он мне очень нравится. Это настоящий любительский самолет. Ваша работа еще раз подтверждает, что самолеты можно строить, если взяться за дело с душой, серьезно и с пониманием дела.

Когда человек хочет, он может научиться всему".

О. К. искренне радовался творчеству молодежи. Но как опытный конструктор, увидел в "Страусе" и недостатки и подсказал Юзефу возможности их устранения. Да и какими словами! Процитирую их особо:

"Вероятно, Вы со временем сделаете фонарь прозрачный (потом, перечтя, поменял два этих слова местами: "прозрачный фонарь". — В. М.) на кабину пилота. Если он даже выйдет шире нижней части фюзеляжа, то все равно сильно уменьшит сопротивление, и "Страус" будет летать еще лучше.

Обратите внимание на надежность крепления оперения и на все соединения управления, как на подвижные, так и на крепление кронштейнов к деталям фюзеляжа, крыла и оперения.

Осматривайте их после каждого полета.

Помните, что даже прочная деталь после многократного нагружения может дать трещину и в конце концов разрушится".

И последняя фраза:

"Не дайте повода скептикам радоваться".

Если в технических институтах преподают этику, то это письмо, уверен, надо взять в качестве её безупречного примера.

О. К. мог и решительно стать на защиту молодых авиаторов. Вот опять копия письма генерального конструктора с его подписью, на сей раз в Верховный суд УССР. Как мне стало известно, начинает он, летчик-инструктор А. Балуев, мастер самолетного спорта осужден советским судом на 6 лет, а летчик А. Горгун к 8 годам лишения свободы. Я состоял в переписке с А. Балуевым по вопросам развития авиационного спорта и знал по письмам, как человека, влюбленного в авиацию, мечтавшего летать, устанавливать новые рекорды, строить, испытывать летательные аппараты. У меня имеются снимки построенных им и его друзьями по ДОСААФ планеров, самолетов, аэросаней и экспериментального летательного аппарата с мягким складным крылом.

Дальше О. К. разбирает их проступок, признавая, что они наделали много ошибок, а именно: нарушили правила полетов над территорией СССР и даже брали деньги с "пассажиров". Однако все это,

уверял О. К., "было сделано без всякой корыстной цели". "При их энергии, инициативе и работоспособности они могли бы заработать куда как больше любым другим путем, не поднимаясь в воздух на глазах у всех и не читая бесплатных лекций об авиации".

Затем генеральный конструктор с присущим ему стремлением найти глубинную суть проблемы анализирует вторую часть их проступка, которую квалифицировали, как "хищение самолета". А они, всего лишь, взяли списанный "Супер Аэро". Напомнив об этом, О. К. размышляет вообще по поводу практики "списания" и приводит примеры наших нелепостей. Мы, пишет он, перевозим ежедневно более 600 человек на "списанных" городскими автопарками автобусах. А когда попытались купить у Аэрофлота по цене лома старые двигатели, там назначили цену нового изделия.

Вернувшись же к главному, О. К. убеждал высокую инстанцию в том, что это не те люди, которых следует на длительный срок изолировать от общества. А все обращение завершает такими словами: "Я просил бы Верховный Суд при рассмотрении кассационной жалобы по настоящему делу учесть тот отзвук, который приобрело дело А. Балуева в среде нашей молодежи". По мнению О. К., это может повлиять на "многих молодых людей, желающих посвятить себя авиационному спорту, который воспитывает прекрасный контингент энтузиастов для пополнения рядов нашей славной Советской Армии".

И все-таки вопреки многим преградам в 70—80-е годы в стране ширилось самодеятельное авиационное конструирование. Было даже создано Всесоюзное общество экспериментальных легких летательных аппаратов (ВОЭЛЛА). Но его активистам мешали, не давали летать и они обращались к О. К. Он, понятно, не мог их не поддержать и, в частности, написал для "Комсомольской правды" острую корреспонденцию "Почему приземлили мечту" (14.09.1982).

Отметив важность технического творчества молодежи, в том числе и для становления советской авиации, О. К. привел горькие слова из присылаемых ему со всего Союза писем и, как всегда, задумался над тем, как же помочь молодежи. Нужно, предлагал он, организовать снабжение таких людей отходами авиационных заводов и других предприятий, вместо того, чтобы выбрасывать их на свалку. (Давний, волнующий О. К. сюжет.) И — тоже традиционно — выводит свои практические размышления на этический уровень: "Не надо бояться, что кто-то нагреет на этом руки. Ведь это изобретатели, а не приобретатели".

Так в его материале очень кстати сверкнул образ "изобретатели и приобретатели", найденный еще поэтом Велимиром Хлебниковым.

У него вы взяли это сравнение, спросил я раз О. К., и он согласно кивнул головой. И в разговоре с Д. С. Кивой (о чем тот рассказал в своем "Слове об Учителе") тоже обратился к этому делению людей на две категории — изобретателей и приобретателей.

(Напомню. Хлебников, придумавший, кстати сказать, слово "летчик", еще в 1916 году присмотрелся к такому разделению общества и написал:

"Приобретатели всегда стадами крались за изобретателями, теперь изобретатели отгоняют от себя лай приобретателей, стаями кравшихся за одиноким изобретателем". И дальше: "изобретатели в полном сознании своей особой породы, других нравов и особого посольства отделяются от приобретателей в независимое государство в р е м е н и (лишенное пространства) и ставят между собой и *ими* железные прутья".)

Однако же, поторопился великий Председатель Земного шара — приобретатели не отогнаны, и О. К. это беспокоило. А завершал он свою публикацию призывом: "Давайте поможем нашим энтузиастам".

Но и сами молодые авиаторы, считал О. К., должны проявлять настойчивость. Когда ему однажды на глаза попалась заметка о сложностях дореволюционных гимназистов с постройкой планера, уже будучи генеральным конструктором, он сопоставил это со своим временем, удивился и написал: "А мы-то иной раз жалуемся на трудности! Ах, ДОСААФ плохо помогает! Ах, ЦАГИ не содействует! Ах, завком помещения не выделяет! Ах! Ах!

А зато сколько путей для активного организатора! Только не хныкать надо, а уметь пользоваться возможностями да вспоминать добрым словом наших дедов, которым в самом деле приходилось туго, ох как туго!"

Генеральный конструктор был прав, и не только пример "дедов", но и его самого многому мог научить.

Постоянно интересовался О. К. и планеризмом. После многих лет упадка, в условиях новых технических возможностей семидесятых годов парящие полеты вышли на совершенно новый уровень и явили миру невиданные летательные аппараты — дельтапланы. Для них, относительно дешевых и простых в изготовлении и эксплуатации, не нужны аэродромы и самолеты, и так по сути дела планеризм вернулся к своим истокам эпохи Отто Лилиенталя. С появлением же небольших, но достаточно мощных моторов, спортсмены пошли по пути братьев Райт и на свои дельтапланы установили механический двигатель (о чем так мечтал А. Ю. Маноцков).

Дельтапланами одним из первых в стране занялся Александр Дашивец с группой единомышленников, и в КБ создали Отделение

сверхлегких летательных аппаратов. Уже в 1973 году летали их "Киев-1" и "Киев-2", а в 1976 году заложили серию "Славутичей". На дельтапланах "Славутич-спорт" выступали сборные команды союзных республик и СССР. В дальнейшем построили первые моторные "Славутич-М-1" и серийный мотодельтаплан для народного хозяйства и спортивных клубов.

Без помощи генерального, рассказывал мне Саша, ничего мы бы не сделали. А сам О. К. радостно отнесся к дельтапланеризму. "Это, — объяснял он в письме (20.10.1981) своему другу А. А. Борину, — дает выход стремлению молодежи летать хоть на чёрте". "Планеризм умер, — написал он ему же (12.06.1982) "после 3-х небольших неприятностей с сердцем и одного микроинсульта", — да здравствует дельтапланеризм! Есть успехи, предполагаем запустить дельтапланы в серию.

ДОСААФ запретил мотодельтапланы. А мы будем это делать, и все это делают, плюя на за...ный ДОСААФ".

Ох и не любил О. К. всю жизнь этот ДОСААФ. А что до смерти планеризма — не странно ли такое суждение для патриарха парящих полетов? Нет — он всегда умел правильно оценивать тенденции в авиации, а дельтапланы это ведь не что иное, как те же планеры, только созданные на основе новых возможностей науки и техники. Но и планеризм не отпускал, и О. К. надумал облепить планер солнечными батареями, чтобы его приводила в движение получаемая от светила энергия. Он даже собирался подать на свою идею заявку, но, сообщал А. А. Борину, "догадливых людей на свете много и Макрэди осуществил идею и летает!" Когда КПД элементов питания повысится, верил О. К., летать можно будет не только при ярком солнце.

Позже Отделение уже с помощью П. В. Балабуева было преобразовано в Опытное конструкторское бюро авиации общего назначения, а Александр Николаевич Дашивец стал его главным конструктором и успешно повел дело.

И авиамоделистов О. К. всегда поддерживал, а те просто обожали своего шефа и после соревнований непременно шли к нему с сообщениями о победах.

А побеждали они часто. Борис Краснорутский, Алекасандр Бабичев, Иван Радченко, Виктор Онуфриенко, Виталий Малинко, Валерий Крамаренко и другие спортсмены становились чемпионами мира и Союза. О. К. это радовало, в авиамоделизме он видел серьезное техническое творчество и после возвращения Краснорутского и Крамаренко с чемпионата мира 1974 года сказал:

— Постройка модели сталкивает человека не с разрозненными знаниями, а с их взаимодействием. Тот, кто строил модели и не потерял к ним вкуса, никогда не станет бюрократом в науке. Вот почему в конструкторском коллективе особенно ценят тех, кто с юности почувствовал технику с разных сторон, хотя и на первой ступени сложности. А за первой идут новые ступени — все выше, все дальше; для каждого, кто хочет шагать.

Какие замечательные слова, думаю я сейчас, через много лет после того, как услышал их; так сказать мог только О. К. В 1975 году он, встречаясь на украинском радио с юными техниками, снова высоко оценил авиамоделизм и продолжил свою мысль дальше, к призванию человека:

"По-моему, талант на свете есть только один — это трудолюбие. Это основа всякого таланта. Каждый может сделать многое, если захочет... Я думаю, нам бы следовало устроить, может быть в домах пионеров, или других подходящих местах такую постоянную выставку, где люди каждой профессии пропагандировали бы свою профессию, рассказывали бы, что в ней интересного... Меня всегда удивляет, когда молодые люди в возрасте шестнадцати-восемнадцати лет еще не знают, кем они хотят стать. Это меня всегда огорчает, потому что это означает, что человека ничто не увлекает".

Это была давняя и стойкая вера О. К. в необходимость поиска своего жизненного пути. "Мне хочется, — обращался он к читателям газеты "Молода гвардія" в конце моего очерка о нем (6.02.1966), — чтобы каждый нашел в жизни то дело, ради которого стоит жить и бороться. Это, по моему мнению, необходимое условие человеческого счастья".

Уже будучи крайне занятым и в возрасте, после болезней, в письме к А. А. Борину (3.06.1983) даже попросил его ответить, как он назвал, "автору трепыхтера" из села Стариги, Яворовского района Львовской области Роману Александровичу Гнатюку. Он, признавал генеральный, "действительно интересный и очаровательный человек".

Конечно, О. К. оставался всю жизнь романтиком.

Руководитель что называется старой школы да еще из весьма закрытой отрасли, он тем не менее понимал важность общественного мнения и высоко ценил прессу. К выступлениям в печати относился ответственно и из множества предложений принимал далеко не все. Так отказался начать в "Литературной газете" рубрику "Мир интеллигентного человека", считая, что есть более важные проблемы. Да и сама рубрика быстро исчезла с полосы. Свои материалы для газет

или журналов всегда писал сам, иногда диктуя на магнитофон и потом тщательно дорабатывая текст, доклеивая, если нужно, новые кусочки бумаги. Даже трудно себе представить, чтобы О. К. поручил кому-то подготовить за него статью, а потом поставил под чужим текстом подпись.

Во взаимоотношениях с прессой соблюдал и этику. Когда задумал статью в "Известия" об освоении природных богатств, обратился в редакцию украинского ежегодника "Наука и культура" за разрешением использовать идеи, изложенные в его же статье "Деякі питання організації з погляду конструктора" (1966 год). А вот интервью не любил и считал его несовершенной формой с возможными искажениями.

В 1968 году после визита к нему корреспондентов "Огонька" на Ан-24 случились два происшествия с человеческими жертвами и он пишет (опять на обороте — поздравления его ректором Киевского института ГВФ Н. Л. Голего по случаю избрания академиком АН УССР) главному редактору журнала А. В. Сафронову, в частности, следующее: "Пока не будет установлена непричастность созданной у нас техники к этим происшествиям, опубликование материалов о нашем коллективе может быть неправильно воспринято читателями Вашего, самого популярного в стране журнала, чего нам хотелось бы избежать".

Когда в мае 1968 года наше РАТАУ отмечало юбилей, я через помощников попросил О. К. откликнуться на эту дату. С той поры у меня хранится такое приветствие генерального конструктора:

"Наилучшие пожелания и горячие поздравления РАТАУ в день его пятидесятилетия!

За 50 лет работы РАТАУ читатели и радиослушатели получили немало ценной информации о событиях и жизни республики. Мне особенно приятно отметить в связи с этим, что РАТАУ посвятило большое количество сообщений нашим Анам.

Правдивость, политическая и профессиональная зрелость и мастерство — вот что отличает работу талантливого коллектива РАТАУ.

Уверен, эти качества коллектив и впредь будет развивать в своей дальнейшей деятельности.

Успехов Вам во имя нашего общего дела, во имя строительства коммунизма".

Через 35 лет, к 85-летию Агентства, уже называющегося Укринформом, это приветствие генерального конструктора поместили в юбилейном сборнике.

Литературное мастерство О. К. наглядно видно в его статьях и книгах.

А еще у него были стихотворения, вот одно — "О красоте":

"Зачем я сражался упорно, жестоко,
Какой поклонялся безумной мечте?
Какая стезя завела так далеко?
Мечта о прекрасном — любовь к красоте.

Усталость и муки с терпеньем Сизифа
Лишь ради тебя я, не дрогнув, сносил.
Лишь ради далекого, светлого мифа
Я горы ворочал и камни дробил.

И где бы я ни был, и чтоб ни случилось,
Всегда поклоняться я буду тебе,
И в час неизбежный позволь мне, как милость,
Сгореть в твоем чистом и светлом огне".

Не знаю, есть ли у этих строф конкретный адресат или повод, да это и не важно; а важно то, что конструктор самолетов, сугубый вроде бы технарь, мог так выразить свои мысли; и мысли у него рождались такие.

Он ладил и со словом устным. Его речь всегда была грамотна, логична, доходчива, а если позволяли условия, то и образна. Я не раз слушал О. К., и каждое его выступление — на торжественном заседании, деловом совещании или же чествовании спортсменов — было глубоким, самобытным. (Антоновским, дописал он мне в рукописи.) При этом никогда, может быть за очень редкими исключениями, не готовил заранее текстов. Тезисы — были, но не подробно написанная речь. И очень часто объявление председательствующего о выступлении Антонова встречалось аплодисментами, а само оно вызывало восхищение.

Как вспоминал В. Г. Анисенко, ему как-то пришлось на заседании макетной комиссии быть рядом с представителем заказчика, и после доклада О. К., системного, точного, со знанием экономики, тот признал: "Я впервые слышу такое выступление генерального конструктора. Невозможно себе представить, чтобы человек без тезисов, без бумажки так свободно говорил абсолютно правильным литературным языком".

Особо широко известно увлечение О. К. живописью. Он встречался с художниками, посещал выставки (еще, вспомним, с молодости) и прекрасно знал работы выдающихся мастеров. Он любил картины французских импрессионистов. Ему были близки грустные, вызывающие раздумья пейзажи Исаака Левитана. Его восхищали сочные краски Николая Рериха, прославляющие труд и величие

человека полотна Рокуэла Кента. Близкими были искусство Зинаиды Серебряковой и Валентина Серова; того, настоящего Серова, как-то заметил О. К., выводя за пределы своих симпатий известного в тридцатые годы конъюнктурного однофамильца великого мастера.

Но эти симпатии в живописи не ограничивались раз и навсегда обозначенными именами. Когда познакомился с самобытными работами Алексея Козлова из костромского села Пыщуг, сразу понял его незаурядность, подружился с ним и помогал вначале безвестному художнику. Потом тот стал даже модным (в Москве, говорил мне О. К., его картины покупают видные писатели, ученые), а в память об их дружбе в доме О. К. появились лиричные виды русского Севера кисти Козлова.

Он и сам любил стоять за мольбертом. (Может, это от его деда, выпускника Петербургской художественной академии?) Получив еще в детстве в подарок коробку цветных карандашей, тут же нарисовал багровый закат. Тогда в нем, считает сын конструктора, искусствовед и дизайнер Андрей Олегович Антонов, навсегда поселилась любовь к изобразительному искусству. Он стал смотреть за тем, как писал этюды отец и сам овладел кистью и красками.

Когда О. К. брал в руки карандаш или любимое черное перо, делился своими наблюдениями Андрей Олегович, то в первую очередь поражала жесткость его рисунка: "Буквально несколько четких, абсолютно свободно проведенных линий, и на бумаге возникало изображение самолета, забавного зверька или дружеский шарж. Таким жестким рисунком обладает далеко не всякий профессиональный художник, а ведь Олег Константинович никогда не учился рисованию, просто очень любил рисовать..."

Живопись для меня, говорил О. К., мое второе призвание. Мой отдых и, если хотите, источник вдохновения. С кистью в руках и стоя перед холстом, он переносился в другой мир чистого, ничем не стесненного самовыражения. В доме О. К. среди написанных им картин я видел и "Строение материи".

— Необычное название? — спросил он, показывая работу. — Но мы ведь как-то представляем ее себе зрительно. Я — так.

В самом деле: нужно уметь видеть, и тогда в обыденном проявится необычное.

Однако же О. К. не просто любил живопись как источник эстетического наслаждения, как возможность для отдыха; он считал, что конструктор просто не может обойтись без рисунка, ведь рисунок — это его язык, а многие правильные решения авиационных конструкций родились благодаря рисунку. Поэтому был убежден в важности умения рисовать. Не раз приводил слова французского философа

Дени Дидро о том, что нация, которая научит своих детей рисовать в той же мере, как читать, считать и писать, превзойдет другие в области наук, искусств и ремесел. В школе же рисованию учат недостаточно, говорил он по телевидению, значит, надо самим учиться.

Так уже складывались обстоятельства, что О. К. нередко жил на стройках, в только возводившихся кварталах и заводских поселках. Частые переезды с места на место не позволяли обосноваться. А он любил сад, розы и флоксы и всегда мечтал жить среди зелени.

Даже приехав в Киев, несколько лет оставался в небольшой, без удобств квартире на втором этаже похожего на барак дома в районе нынешнего проспекта Вернадского (который давно снесли по причине убогости). Мечта О. К. сбылась, лишь когда правительство построило ему небольшой в общем-то коттедж. Не знаю, кто выбирал для него место, но в ту пору это была далекая окраина. Конструкцию дома продумывал сам О. К. А потом проектировал и мебель для него. Вспоминая сейчас то убранство, я просто удивляюсь его скромности.

О. К. очень любил природу. Но эта общая фраза требует более детального пояснения.

Для него природа начиналась прямо дома, в саду. И он, всегда во всем доходивший до сути, изучал садоводство, переписывался со знатоками, обменивался с ними семенами. Его крохотный садик был рационально разбит, ухожен, в нем нашлось место для теннисного стола и даже маленького "лягушатника". Ему нравилось, что в саду водились скворцы. Как-то один отважный скворушка подобрался совсем близко к нам. О. К. посмотрел на него и, на секунду замолчав, очень тепло сказал: "Замечательная птица".

Любя природу, выступая в печати, перед школьниками, при всех других возможностях проводил такую мысль: "Природа — самое замечательное, что есть на свете. Человек — это часть природы". Но видел и грозящую природе опасность: "Сейчас у нас в стране очень много делается для ее сохранения, принят ряд постановлений, законов по охране воды, воздуха, лесов. Это очень важно. Надо, чтобы в благороднейшем деле участвовал весь народ".

И сам участвовал. У меня есть копии весьма показательных двух его писем. Первое адресовано Председателю Совета Министров Украины В. В. Щербицому, оно коротенькое и приведу его полностью:

"Будучи 24 июля 1966 года на Киевском море, выше села Н. Петровцы, я обнаружил массовую гибель рыбы.

Рыба находилась в различных стадиях разложения, весь берег усеян ею, по 3—5 рыб на погонный метр.

Причины гибели рыбы неясны.

Приложение: 2 фотографии".

Не знаю, пришел ли ответ на это обращение, по тем временам это было обязательно, тем более — депутата Верховного Совета СССР, но дело даже не в этом, а в его отношении к случаю.

И второе письмо, тоже о рыбе, Председателю Президиума Верховного Совета СССР Н. В. Подгорному. Оно побольше, и немного поясню его. В те годы министром рыбного хозяйства страны был А. А. Ишков. Его постоянно критиковали в прессе за недостатки отрасли, выловленная с его вроде бы благословения мелкими сетями рыбешка даже получила нарицательное имя "ишковка", при нем сокращалась добыча рыбы, но министр — держался. И вот О. К., опять как депутат, предлагает:

"В связи с предстоящим образованием Правительства СССР — Совета министров СССР (эта процедура проводилась после избрания нового состава Верховного Совета страны. — В. М.), не кажется ли Вам целесообразным поставить на объединенном заседании Палат отчет министра рыбной промышленности и рыбного хозяйства т. Ишкова за все время его деятельности?"

А дальше, приведя доказательства пагубности его "хозяйствования", заключает:

"Мне кажется, что деятельность т. Ишкова настолько непопулярна в стране, что изменение руководства в этой области было бы с пониманием и удовлетворением встречено всем советским народом и еще более укрепило бы авторитет нашего родного Советского правительства.

Приложение: Выписка с критикой деятельности т. Ишкова. (Литературная газета 2 октября 1956 года)".

Есть у меня и эта "выписка". В начале трехстраничного машинописного текста карандашное пояснение О. К. — "Выписка из статьи т. Овечкина ("Литературная газета" 2.10.1956 г.)", а дальше идет сам текст. Валентин Владимирович Овечкин публицистом был острым, его очерки буквально потрясали общественность Союза. И в тот раз, оттолкнувшись от очерка Николая Дубова "Как губят море" в июньском "Новом мире" за 1956 год, опять затронул сложнейшие проблемы рыбной отрасли и, по своему обыкновению, поднялся на более высокий уровень обобщения:

"В нашем огромном хозяйстве, в случае недостаточно продуманного планирования чего-то, всегда может то тут, то там возникнуть какая-то неслаженность, несуразность, какой-то просчет, угрожающий серьезными последствиями для той или иной отрасли. Эти ошибки можно исправить, если внимательно прислушаться к голосам снизу, с мест. Но надо, чтобы были подающие голоса!"

Думаю, эта оценка знаменитого очеркиста более всего и понравилась О. К., во всяком случае, была созвучна его собственным размышлениям. Было ли отправлено это письмо и как отнесся Н. В. Подгорный к "голосу снизу", депутата от Киево-Святошинского избирательного округа № 486, мне неизвестно, но позиция автора — весьма показательна.

Вместе с писателем Олесем Гончаром, художником В. Касияном, хирургом М. Коломийченко, архитектором Г. Логвином, композитором Г. Майбородой, писателем Михайлом Стельмахом и журналисткой Тамарой Шевченко О. К. подписал обращение в "Литературную газету" под названием "Сколько мы теряем" (1968, № 14) о судьбе территории будущих днепровских водохранилищ. "Подсчитывается ли тот огромный, подчас невосполнимый урон, — спрашивали они, — который наносится природе затоплением земель? При этом речь идет о потерях не только чисто материального свойства".

Теперь, мы знаем, какие были приняты решения.

Когда общественность забила тревогу по поводу строительства на Байкале промышленного комбината, О. К. активно включился в эту кампанию. Он председательствовал в московском Доме ученых на обсуждении судьбы озера. Внимательно следил за дискуссией на эту же тему в "Литературной газете" и своим забавным рисунком высмеял "успокоителей и заверителей". А мне сказал после поездки на Байкал, что все-таки сберечь его помогут интересы оборонной промышленности.

Байкальской проблемы касалось и его открытое письмо географам. Озеро или море? — наш Байкал, спрашивал он, и предлагал именовать его все-таки морем: "Особенно теперь, когда обнаружились на нашей земле люди, для которых Байкал и не море, и не священный заповедник красоты и силы, а просто сточная яма рекордной глубины для сброса промышленных вод, было бы вполне своевременным вынести решение именовать впредь Байкал не озером, а морем". Письмо было опубликовано в журнала "Вокруг света" в 1975 году.

Но О. К. был еще и крупный ученый, конструктор и стратег, потому охрану природы связывал с гармоничным, во благо человеку, развитием техники. Считая, что электромобиль избавит города от бензинового угара и видя в этом вопрос государственного значения, разработал для Постоянной комиссии Верховного Совета предложения по электрификации автотранспорта. Нам, полагал он, не надо пытаться догонять автомобилизированный Запад и пока не поздно все материальные и научно-технические ресурсы следует направить на создание электромобиля; правоту О. К. и одновременно неумение других, от которых зависит решение проблемы, видеть перспективу — подтвердила сама жизнь.

В таком же контексте в статье "С чего начинается творчество" в "Правде" развивал и тему любви к Родине. Эта любовь, замечал он, у разных людей выражается по-разному, в том числе восхищением березками, бескрайними равнинами, величественными реками и лесами, нашими городами и селами. Но есть и другая любовь — активная. "Именно быстрое развитие самой передовой техники, — продолжает О. К., — сохранит нам и милые сердцу березки и сосны, реки и озера, луга и леса. Именно переход техники на еще более высокую и экономичную ступень, для которой характерны производство без отходов; технологические процессы, не требующие огромного расхода пресной воды; материалы, не нуждающиеся для своего изготовления в уничтожении миллионов гектаров леса; сверхинтенсивное сельское хозяйство, использующее меньше земельной площади для получения значительно большей массы продуктов, — такая техника обеспечит и быстрейший прогресс, и благодарность, и понимание наших счастливых потомков".

Такую технику он и создавал.

Конечно, и сам О. К. вел себя с природой крайне уважительно. Бывая за городом, в лесу, не оставлял никаких следов от костра, не обронил, по его собственному признанию, ни одной бумажки, не говоря уже о банках или бутылках и прочем мусоре. Очень бережно относился и к бумаге, видя в ней не только дорогой материал, но и загубленные, возможно без надобности, деревья. Где можно, писал на оборотной стороне. Почти все хранящиеся у меня автографы О. К. таковы. Вот переворачиваю плотные страницы уже упоминавшихся "Тезисов", и вижу — "упаковочные листы" на продукцию расположенного через дорогу завода "Красный экскаватор". Как они попали к О. К.? Сам он, наверное, таким образом сберегал не очень уж много бумаги, но пример генерального, возможно, тоже имел значение.

Удивительный, все-таки, был человек! "Конструктор самолетов, — написала о нем в 1965 году после Салона "Унита", — элегантный, с хорошими манерами настоящего артиста, обладает рафинированным умом, способным анализировать ... говорит на немецком, английском и французском языках". Французский язык О. К. знал еще с самого детства, английский учил уже взрослым, а относительно немецкого, по-моему, газета преувеличила лингвистические достижения конструктора, но это не меняло оценки О. К.

Воспитанный в потомственной дворянской семье, интеллигентный, изящный, умный, разносторонне образованный, вынужденный многие годы отвоевывать себе право на творчество (сошлюсь снова на его письмо сестре), не пьющий (что в некотором

смысле бывает большим недостатком в наших условиях), не поддерживающий панибратства в отношениях, не ходивший в сауну "решать вопросы", не любивший шумные застолья (я видел, как он ушел вскоре после начала банкета на его 60-летии) и пустопорожних посиделок, не лезший лобызаться с начальством, знавший себе цену и с другими особенностями характера и поведения генеральный конструктор в значительной мере выпадал из привычного ряда. Если тот же А. Н. Туполев свободно открывал двери в кабинет министра и обращался к нему по-простецки на "ты", то О. К. учтиво ожидал в приемной. Он не позволял себе ничего выходящего за пределы очень четко очерченных рамок. Когда однажды ездил в отпуск на служебной машине с водителем, то написал в бухгалтерию заявление и возместил все расходы. Изготовленный ему в КБ прицепной фургоничк для автомобиля тоже оплатил по счету. Правда, говорил мне Н. С. Трунченков, мы старались сделать его подешевле. Есть и другие подобные примеры.

Наверное, и попытки другой стороны пренебречь какими-то, даже на первый взгляд незаметными или тонкими, не всеми понимаемыми, правилами приличия тоже задевали эту чуткую натуру. Иногда все это воспринималось как высокомерие. К тому же некоторое, кажущееся, отстранение О. К. от окружающих людей производили его поведение и облик. Он всегда был подтянутым, держал чуть приподнятой голову и его взгляд скользил мимо или поверх людей, как бы не замечая их.

Но это не было зазнайством и тем более чванством, а проистекало от его сосредоточенности, углубленности и просто манеры ходить — ровно, не сутулясь и очень быстро. Как говорила мне Е. А. Шахатуни, О. К. готов был отдать последнюю рубаху (а я знаю, что у него особенно в первые годы работы в Киеве одалживали деньги и не всегда возвращали, а он по своей инициативе помогал людям даже из других городов). Но при этом порою не видел страдания близкого человека. Да, был такой и чего-то не замечал. Многие ему это прощали, ведь сознательно так не поступал никогда. Он ничего плохого людям не хотел.

У меня есть и собственные наблюдения. Даже после многих встреч с О. К. я порою думал, что он меня не знает. Что *вы*, согласился с моими сомнениями А. А. Борин. Когда я вернулся из лагерей, О. К. познакомил меня со своей сестрой Ириной. А ведь я, заметил грустно Александр Аркадьевич, был на ней до войны женат.

Еще О. К. не хотел вспоминать всякие неприятные для него вещи. Как-то умел. Во всяком случае, делал вид, что не вспоминал, хотя, может быть, до конца и не удавалось их забыть. Но внешне

всегда держался безукоризненно. Когда О. К. развелся с Е. А. Шахатуни, на этот счет, понятно, ходило немало толков и пересудов — он ведь был человеком на виду, да еще на каком, и, думаю, все это стоило ему немалых душевных терзаний. Разумеется, я ни в коей мере не собираюсь обсуждать эту тему, а говорю лишь об умении О. К. оставаться выше молвы.

Летчик М. Н. Каминский сказал мне, что с Антоновым трудно было сходиться. Не знаю, замечал он, есть ли у него такие друзья или знакомые, с которыми он на "ты". Думаю, что нет. Может быть, это объясняется его воспитанием, средой. Еще когда я бывал у него в КБ, складывалось такое впечатление, что он не любит критику.

Возможно, это было так, а кто ее вообще любит. Но вот те, с кем он общался на "ты", были: Борин, Эскин. А что до "ты" и "вы", то замечу со слов Эльвиры Павловны: прожив 22 года и имея дочь Елену и сына Андрея, супруги обращались друг к друг на "вы".

Кроме старых друзей, приобретал и новых. Например, поддерживал теплые отношения с мужем школьной подруги Эльвиры Павловны. Он, академик медицины Любомир Антонович Пыриг, человек на двадцать пять лет моложе О. К., говорящий на украинском языке, рассказал, как, приехав однажды в московскую квартиру О. К., начал с кем-то по телефону разговаривать по-русски. Тут появился в двери О. К. и выразил по этому поводу сожаление.

С. Н. Анохин в цитированных "Крыльях Родины" вспоминал, как, уже будучи генеральным, О. К. в коктебельской гостинице спросил о местах. Их, понятно, не оказалось, и он ушел. И во второй та же картина. Но тут случайно встретилась М. К. Раценская и пригласила старого друга к себе на дачу. Зато когда у них с Анохиным заболела дочь и не было билетов на самолет, О. К. счел необходимым обратиться к начальнику аэропорта как депутат Верховного Совета СССР.

Еще эпизод. Однажды я летел из Москвы в Киев на Ан-10 и, взяв как всегда, билет в задний салон, сел на свое место. И тут, отклонив в стороны занавесочки, туда же вошли О. К. Антонов и А. Я. Белолипецкий. Но их кресла в первом ряду уже заняли другие люди, и возникло недоразумение. Сидящие упорствовали, О. К. и его спутник им смущенно что-то объясняли. Вот сейчас, можно было подумать, Антонов вызовет командира корабля или даже министра гражданской авиации, объявит, кто он такой, и нарушители будут посрамлены. Однако генеральный конструктор столь негостеприимного его же самолета ни к кому не обращался, а те пассажиры, разобравшись в ситуации, ушли, так, скорее всего, и не узнав с кем спорили.

Всю жизнь О. К. увлекался спортом. Но не телерепортажами о соревнованиях, а самым непосредственным образом.

Больше всего любил теннис — за динамизм в движениях и мыслях, психологичность игры, наконец, за ту праздничность, которую приносит выход на площадку. Он много лет участвовал в соревнованиях спортсменов старшего возраста. В статье "Почему — теннис?" в "Литературной газете" (28.04.1976) со свойственной ему обстоятельностью не только обосновывал полезность этого вида спорта как физического занятия, что обычно в таких случаях делается, а разобрал особенности, психологию и другие его аспекты системно. Вот один, как бы подводящий итог предыдущим размышлениям, абзац:

"Теннис прошел долгий, многовековой путь становления, и сегодня правила игры, конструкция и размеры ракетки, ее вес, балансировка и упругость, размеры, вес и отскок мяча, размеры и форма площадки, высота сетки, словом, все элементы находятся в полной гармонии с психофизическими возможностями человека".

Вряд ли все профессионалы тенниса над этим задумывались. А как человек конструктивный и умеющий все переводить в практическую плоскость, он анализировал причины слабого распространения в Союзе этого "замечательного вида спорта". Отвечая же на предполагаемый скепсис по поводу отсутствия хорошего инвентаря, заверил: "Поверьте авиаконструктору, по роду службы сталкивающемуся с самыми разными технологиями: у нашей промышленности есть для этого все возможности. Нужно только по-настоящему радеть за свое дело".

Эта статья — прекрасный пример глубокого исследования проблемы с выходом на возможности его решения.

Любил и лыжи, и когда ему уже было больше шестидесяти, освоил лыжи горные и ездил в зимние Карпаты. Затем в его спортивном инвентаре появились водные лыжи. О. К. хорошо водил автомобиль, умел работать различным инструментом и в его доме был верстак. Вообще широта интересов конструктора самолетов нередко удивляла даже хорошо знавших его людей. Неспроста польский журнал очерк о нем назвал "Человек, которого интересует все". Сам же О. К. на мой давний вопрос, чем он увлекается, сказал даже с некоторым недоумением: "Тем же, чем и все советские люди". Но это, конечно, было не так.

О. К. говорил: "Человек живет, чтобы общаться с природой, с людьми. Самая большая роскошь в жизни — это общение с людьми". И судьба подарила ему много счастливых минут такого общения, особенно если во время встречи собеседники находили общность интересов и чувствуют родство душ.

А умудренный жизнью и повидавший на своем веку немало крупных личностей М. Н. Каминский мне сказал твердо и определенно: "Об Антонове нужно, конечно, написать так, как пишут в книгах серии "Жизнь замечательных людей". Важно видеть в человеке главное, а не его второстепенные, мелкие черты".

4. Воспоминания о друге

После книги об О. К. Антонове у меня возникло естественное желание написать и о его соратнике А. Г. Ивченко.

Александра Георгиевича я не знал, и после разговоров с его дочерью Натальей и В. Г. Анисенко поехал в Запорожье. Там остановился в доме Ивченко и первым делом пошел к новому генеральному конструктору КБ "Прогресс" В. А. Лотареву. Он долго работал с А. Г., был его первым замом, правой рукой и мне, конечно, хотелось поговорить с этим человеком и просто получить, если угодно, согласие на беседы с его сотрудниками и вообще пребывание в КБ. Не препятствуя моим намерениям, он тем не менее сразу заявил примерно так: "У вас ничего не получится. И не потому, что вы не сможете написать, а потому что ..." И стал рассказывать — почему.

Признаться, я был очень удивлен; это расходилось с моими знаниями об А. Г. Тем более странно было это слышать от соратника Ивченко. Но я не хочу повторять все услышанное, да и тех слов не записывал ни тогда, ни позже. При этом новый генеральный показал поздравление Л. И. Брежнева (не помню уже с каким праздником) со столь искусно сделанной на отличной шершавой бумаге подписью, что она была словно настоящая. Еще угощал меня "сталинскими" папиросами "Герцеговина флор".

Книжечку об А. Г. Ивченко я написал, однако и ее, как и книгу об О. К., в том же московском политиздате не удалось напечатать. Рукопись об А. Г. прочли его вдова Прасковья Михайловна, дочери Елена, Люсьена и Наталья, некоторые сотрудники запорожского КБ, а еще я попросил взглянуть на ее О. К. Он согласился и вскоре помощники возвратили мне папку с такой его запиской.

"Уважаемый т. Моисеев!

Все просмотрел, не обижайтесь на мелкие редакционные поправки. Они — дело вкуса.

АИ-25 начали создаваться для "АнБе-20" ("Антонов-Бериев". — В. М.). Расчеты показали, что самолет на 24 места с 2 реактивными двигателями будет нерентабельным. Работы были прекращены. Через некоторое время А. С. Яковлев предложил Як-40 и двигатели были

для него доведены. Хотелось бы, чтобы конец книги был несколько теплее, даже лиричнее.

Ваш О. Антонов. 30.V.75."

А в углу этой записки штампик с летящим над лесом Ан-2 и надписью: "Используйте обе стороны бумаги! Берегите лес и труд!"

Что и говорить, тактом О. К. обладал безукоризненным. Ну кто еще из людей подобного уровня и такой занятости мог читать чьи-то рукописи, потом вроде бы извиняться за поправки, снабжая их объяснениями, да еще со скорее всего собственноручно нарисованным таким штампиком и просто замечательным призывом беречь главные богатства человека. И изложена та записка на обороте какого-то письма к нему.

Я не прекратил заниматься рукописью, а краткие встречи с О. К. продолжались, и однажды у него в кабинете на вопрос о модификации Ан-2, он показал мне прозрачную папочку с общим видом самолета и надписью "Ан-3"; провел той папочкой передо мной и, ничего не сказав, спрятал.

В преддверии 70-летия О. К. я написал о нем очерк и отдал читать.

О. К. сделал некоторые правки и 14 декабря 1975 года завизировал мой очерк. К нему же приложил записочку с перечнем десяти рекордов, установленных М. Л. Попович на "Антее".

Материал тот напечатала газета "Радянська Україна" 6 февраля. Сам юбилей отмечался в Большом конференц-зале Академии наук. Обычно таких юбиляров награждали, однако О. К. на удивление получил всего лишь скромное звание Заслуженного деятеля науки и техники УССР, что знающие люди объясняли вроде бы предложением самого О.К. не присваивать ему вторично звание Героя Социалистического Труда. Это обстоятельство даже придавало торжеству некоторую таинственную недосказанность. А потом я узнал, как все обстояло на самом деле.

Именно в это время Министерство выделило для КБ две Золотые Звезды, и их надо было "распределить". Одна по праву предназначалась О. К., ведь он тогда единственным из генеральных конструкторов самолетов не был дважды Героем. Вторую высокую награду сразу же дали П. В. Балабуеву.

Но был еще первый заместитель генерального А. Я. Белолипецкий. Он тоже немало сделал и мог обидеться, а это повредило бы обстановке в КБ. Тогда ради сохранения мира О. К. письмом в Москву предложил предназначенную ему Золотую медаль отдать А. Я. Белолипецкому.

И ничуть, говорил мне сведущий человек, не жалел об этом: для него главным было дело.

Но книга об Ивченко все не идет, наконец, договариваюсь с О. К., что он допишет нечто вроде предисловия, которое, я надеялся, мне поможет.

Встретились мы 7 мая 1977 года в одиннадцать часов у него дома, и после некоторых общих фраз О. К. сказал:

— Сейчас я принесу вам мои записки об Александре Георгиевиче.

Он быстро встал из-за стола и направился в рабочую комнату на втором этаже.

— Вот, — протянул через несколько минут три странички машинописного текста. — Хорошо, у меня порядок в делах и я сразу могу найти нужное.

Я взял листки: это были, как я понял, не вошедшие в его книгу воспоминания об А. Г. Ивченко. На первой страничке стояли написанное красным карандашом число "57", заголовок "Создатель двигателей" и дата — "1952...", а дальше шел текст.

"Двигатели Ивченко! Кто не знает у нас в Союзе и во многих странах за рубежом этот краткий слиток из двух слов, в котором сплавились высокая авиационная техника и талант человека — организатора и конструктора.

С двигателями Ивченко наш коллектив познакомился при создании первого же газотурбинного самолета Ан-8. Нас привлекла четкость замысла, простота компоновки, остроумная конструкция редуктора.

Вначале нам казалось, что двигатель можно было бы сделать легче. С годами мы все больше и больше убеждались в приоритете свойства надежности агрегата, являющемся сердцем самолета.

Мы убедились в том, что соотношение: мощность — надежность — вес — ресурс выбраны в двигателях "АИ" оптимальным образом.

Двигатели Ивченко были затем установлены на наши самолеты: Ан-10, Ан-12, Ан-14, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32.

Чем больше мы работали с коллективом запорожцев, тем более росла наша дружба, наше уважение к нему и его замечательному руководителю — Александру Георгиевичу Ивченко.

Говорят, что чувство юмора — обязательный элемент высокого интеллекта. Острый, проницательный ум, огромная эрудиция Александра Георгиевича часто проявлялись в парадоксальной форме, в виде народной присказки, остроумной шутки с двойным дном, поговорки, неожиданного сравнения.

Под немного грубоватой манерой обращения скрывалась своеобразная душевная мягкость, боязнь оказать давление проявлением

слишком глубокого, исчерпывающего понимания вопроса, суждения в чересчур авторитетной форме, желание предоставить собеседнику возможность ответить шуткой на шутку, собраться с мыслями для подбора аргументов, прежде чем скрестить мечи в серьезном споре, где выигрывал всегда третий незримый участник — Родина.

Помню, как-то раз, когда одно очень нужное решение затягивалось (о постановке АИ-20 на самолет Ан-10. — В. М.), в ответ на мои заверения в том, что вопрос скоро будет решен положительно, получил краткую телеграмму:

"Доки сонце зійде, роса очі виїсть тчк. Ивченко".

Роса очи не выела. Очередной мощный и надежный двигатель получил путевку в жизнь.

Замечательные организационные способности Александра Георгиевича проявились и в области экономики.

С целью обеспечить большой ресурс своим двигателям, надежную работу их на самолетах, Александр Георгиевич предложил систему незначительной надбавки к отпускной цене двигателя АИ-20 пропорционально повышению срока двигателя.

Правительство оценило это предложение по достоинству и завод оказался материально заинтересованным в увеличении ресурса двигателей. Более того, у завода появились средства для проведения работ по повышению этого ресурса.

Чем больше повышался ресурс двигателей, тем больше росли средства на отработку этого ресурса, на премирование передовиков производства, совершенствование технологических процессов.

Очень скоро ресурс двигателей повысился не на 10 или 20 процентов, а во много раз.

Страна, как заявил председатель Госплана СССР тов. Байбаков Н. К. в своем выступлении на XXIV съезде КПСС, в результате повышения ресурса авиационных двигателей высвободила целый завод по их производству и получила четыре миллиарда рублей экономии.

Александр Георгиевич любил жизнь, был влюблен в природу родной Украины. Он часами просиживал с удочкой на берегу широкого Днепра, любуясь его блестящей гладью, наблюдая полет журавлей, слушая шелест листьев ив. Однако, это не помешало ему, наряду с авиационными двигателями и установками для перекачки нефти, создать также и маленькую механизированную пилу "Дружба", намного облегчившую жизнь лесорубов.

Как-то с грустной, не свойственной ему улыбкой, он заметил, что с появлением пилы "Дружба" выросли лесозаготовки. Под напором маленькой высокопроизводительной пилы валом валились деревья, валились целые леса.

Он любил природу. Каждое поваленное дерево причиняло ему душевную боль. Но заказ Родины он выполнил, и выполнил с блеском. Интересы Родины, интересы народа были ему дороже.

Как поэт наступил когда-то на горло собственной песне, так конструктор, человек, патриот Александр Георгиевич Ивченко заглушил в сердце боль за природу, которой надо было временно сверх нормы послужить народу, напрягавшему силы во всемирно исторической борьбе своей, заглушил и создал еще один технический шедевр.

Не все, что задумал, успел он сделать, но созданный им коллектив работает по доброй закваске, и впереди еще много свершений. А двигатели все строятся, работают, летают самолеты и по всей нашей необъятной Родине и далеко, далеко за ее пределами утверждая добрую славу запорожских моторостроителей, объединенных двумя памятными буквами "АИ".

— Возьмите и используйте это в своей книге, — предложил мне О. К.

Однако на мое предложение написать предисловие как-то, показалось мне тогда, уклонился и внизу последней странички добавил красным "шариком" четыре строки:

"Об Александре Георгиевиче Ивченко и созданном им коллективе, их славных делах стоило бы написать отдельную книгу..."

— Возможно, — сказал он, — так будет лучше.

— Почему-то, — говорю, — Лотарев не очень охотно поддерживает идею книжки об Ивченко.

— Не знаю. Видимо он, как человек самолюбивый, считает, что большинство технических идей исходило от него, а он при этом оставался несколько на втором плане. Хотя делить им было нечего, кроме славы. Думаю, важнейшие вопросы, конечно, Ивченко решал сам, а вот в какую-нибудь техническую мелочишку не вдавался. Предоставлял своим сотрудникам инициативу, те делали, показывали ему, он давал "добро" и так дело двигалось. Пожалуй, изобретательской жилки, чтобы самому все придумать, у него не было.

И начался у нас разговор об А. Г. Ивченко. В основном я записал его на пленку, но иногда выключал магнитофон и потом восстановил по памяти. Часть этой беседы я уже приводил, а сейчас обращусь к другим ее эпизодам.

— В институте Ивченко сделал прекрасный дипломный проект поршневого двигателя, "звезды". А при защите кто-то у него спросил: почему у вас левое вращение, а написано — правое? Бывают такие ошибки. Это не имеет никакого значения, но его завалили. Насколько я помню, его первая защита была неудачной и он страшно переживал, страшно. А может, это была его кандидатская диссертация?

Ивченко, конечно, был хорошим организатором и очень коммуникабельным. Он отлично находил общий язык со всеми. У него была простота в обращении, он и министру мог сказать "ты" и никто не обижался. Это было нечто отеческое. И Королев так же обращался.

— А Королев был моложе вас. В книжке "Из дерева и полотна" вы его называете Царевым.

— Да, а за границей писали "Королев". Но у нас в то время считали, что они хотя и пишут, но не до конца уверены. А вот если и мы напишем, значит — правильно и начнут за ним охотиться.

Очень свойский был человек и не имел дурацкой интеллигентской стеснительности: "Неудобно, а как же..." Он шел и — раз, раз... Ивченко был таким руководителем, который не боялся сильных заместителей. Для хороших организаторов это характерно. Чего нельзя сказать о нашем уважаемом... (Возможно, О. К. имел в виду министра. — В. М.) Помощники у него — ну никуда. Как он работает? Правда, все замкнул на себя, даже раздачу каких-нибудь поганых машин: кому давать, кому — нет. Я уж не говорю о более серьезных вещах. Сейчас он заболел и все стоит.

— У меня после разговоров в Запорожье сложилось такое впечатление, что Ивченко очень хорошо схватывал общую суть вопроса.

— Да, это очень ценное свойство. Когда они одновременно с Кузнецовым проектировали двигатель (это был редкий случай организованной конкуренции), Кузнецов сделал классный двигатель: очень легкий, красивый, изящный. А у Ивченко он вышел грубее, прочнее, тяжелее, но очень надежным и с исключительно оригинальным редуктором. Запорожцы решили не увлекаться ювелирным двигателем, вот и победили. Некоторую роль сыграло и то, что мы оба на Украине.

АИ-20 есть еще на складах, потому что Аэрофлот допустил такую интересную ошибку. Когда ресурс двигателя был триста часов, его заказали двум заводам. Но ресурс быстро повышался и пришлось производство в Перми закрывать, оставив только в Запорожье. Потом выяснилось, что и такого количества АИ-20 не надо, а на складах их было много. (Мне говорили, что это связано было еще и с тем, что сняли с эксплуатации Ан-10.— В. М.) Эта ошибка — неверие в собственные силы, характерна для тех людей, которые сами не работают на производстве. У тех же, кто работает на производстве, есть огромная уверенность. Правда, большей частью их уверенность превосходит...

— ... возможности.

— Да. Но это только заставляет людей двигаться, работать.

А вот абсолютно другой случай с самолетом М-15 Измайлова. Там, где надо было сомневаться и даже решительно отвергнуть,

соглашались. Это совершенно непонятное происшествие. Недавно я был в Госплане у одного довольно высокого руководителя и когда речь зашла об М-15, он схватился за голову: "Боже, как мы будем вылезать из этой истории?" Надо, говорю, делать новый самолет. "Хорошо — новый, а с этим, как?"

Это ведь сотни миллионов злотых, наш престиж. Мы и своих друзей поляков подвели, оставив завод без загрузки. Реклама самолета шла по всему свету, его испытывали, даже построили маленькую серию и все обещали, что его доведут, а уже шестой год идет. Всем разумным людям ясно, что ничего не получится и кому-то придется отвечать. Это, к сожалению, свойственно нашему главку. Даже если бы его начальник был человек принципиальный, он бы физически не сумел все охватить. Одни только опытные машины — это колоссальной сложности вопросы. Чтобы в них разбираться, надо быть эрудитом, широчайше образованным человеком и знать кроме авиации физику, механику, аэродинамику.

Опять О. К. касается вопросов управления, от которых, убежден он, зависит очень многое:

— Организация у нас совершенно нелепая, о чем я говорил в высших инстанциях. Нельзя руководить валовкой и созданием новой техники. А у нас это делает один человек и жизнь заставит его что-то одно из двух душить. Так же происходит на любом заводе: директора мучит план и спрашивают за него, а не за новую технику. И нам нужен свой главк по опытному самолетостроению.

Сейчас, между нами говоря, в области авиации мы отстали на десять лет. Возьмем Ил-86, широкофюзеляжный самолет на триста пятьдесят мест. Очень хороший самолет, очень нужный, но такие самолеты за рубежом начали выпускать десять лет тому назад и даже ставить на линии. Боинг-747 вышел в шестьдесят седьмом. Потом вышел Дуглас-10 на двести пятьдесят—двести восемьдесят мест, а Ил-86 пойдет на линии в семьдесят восьмом году, десять лет спустя. Или возьмем Военно-транспортную авиацию. Ан-22 мы выпустили в шестьдесят пятом году. Американский С-5А поступил на испытания в шестьдесят седьмом. Прошло десять лет и мы просто сложили руки. У американской машины реактивные двигатели с огромной двухконтурностью. И вот в шестьдесят седьмом году я заявил на коллегии, что нужны такие двигатели на двадцать пять тонн тяги.

Министр проявил понимание, а в следующем году вышел приказ, чтобы Ивченко такой двигатель делал. Но ни копейки под это не дали. Ограничились только бумагой. А у нас был заказ на самолет, и ему нужен тоже двухконтурный двигатель, но меньшей тяги, в

шесть тонн. И Ивченко поступил очень умно (может это его идея, а может Лотарева): сделал в масштабе один к двум точную копию огромного двигателя.

Теперь, если появится потребность в двигателе на двадцать пять тонн, то нужно будет его увеличить. Конечно, придется попутно решать массу всяких задач, но модель уже есть — трехвальный двигатель с новой системой регулирования, очень хороший. Начальник Центрального института авиамоторостроения Шляхтенко сказал так: "Это единственный случай в моей практике, когда с первых оборотов двигатель выдал все расчетные данные". Это он мне лично говорил. И военные, которые испытывают этот двигатель, вчера мне сказали, что он прошел государственные испытания практически без всяких замечаний.

— Это Д-36?

— Да. И выражали по этому поводу восхищение и удивление. Запорожское КБ сейчас, пожалуй, самое сильное. В каком отношении? Моральным духом. Они дружно берутся и получают прекрасный результат. А в других КБ и главные и генеральные конструктора хорошие, но как-то не клеится. Они, даже Люлька, делают двигатель, не все получается, принимаются его доводить, опять ставят на испытания, что-то ломается, снова испытывают. Потом начинают заниматься расходом топлива, а затем прочности не хватает, в вес не укладываются... Может, это мое впечатление, но оно есть.

— А легко ли было в целом работать с Ивченко?

— Нет, он очень был упрямый и если не хотел что-то делать, то было трудно вытащить из него согласие. Помню, мы просили повысить мощность АИ-20, но он так и не прибавил ее и мы вынуждены были снизить вес самолета. Но если сравнивать, то с Лотаревым труднее. Однако мы всю жизнь работали с Ивченко. Исключение составляет Ан-22 с двигателями Кузнецова. Мы взяли его двигатель, только попросили другой редуктор и по сути дали двигателю вторую жизнь. Но когда мы предложили довести этот двигатель, который заложен еще в пятьдесят третьем году, Кузнецов отказался со старым двигателем работать. А новый турбовинтовой двигатель сейчас никто заказывать не станет.

— Эпоха не та?

— Да, эпоха не та. Хотя диалектически здесь очень интересно получилось — теперь возвращаются к винтам. От реактивного двигателя перешли к двухконтурному, вентилятор стал расти и создавать большую часть тяги. Но он находился еще в капоте, а двигатель увеличивать невозможно, ибо на его обтекании потеряем больше, чем

выиграем. Остается выскочить за пределы двигателя. Опять получается вроде турбовинтового двигателя. Только это уже не винт, а вентилятор. И когда некоторые товарищи сгоряча назвали эти двигатели "винто-вентиляторными", я сразу же стал возражать, поскольку людьми малосведущими винт у нас опорочен. Настолько опорочен, что, как только слышат о нем, сразу восклицают: "Винтовой самолет! О! Реактивный — это да". Вот я и предложил назвать реакто-вентиляторным двигателем. Не знаю: согласятся с этим или нет. А винто-вентиляторный — это масло масляное; либо винт, либо вентилятор.

Такой двигатель есть в проекте, им серьезно занялись в США. И расчеты показали, что это очень здорово. Когда топливо подорожало, решили совершенствовать самолеты. По самым элементарным подсчетам эти двигатели дадут пятнадцать-двадцать процентов экономии. Поэтому американцы стали строить опытные модели. Причем они ссылаются на советский опыт, ведь турбовинтовые самолеты Ту-95 и Ту-114 со стреловидными крыльями летают со скоростью 900 километров в час. Я этот вопрос "завязал", и в ЦАГИ установили, что можно изменить вентилятор. Но у меня такое впечатление, что Лотарев не торопится, поскольку это может погубить Д-36. Если двигатель окажется лучше, тогда зачем нужен будет старый? А когда Як-42 завязнет, он выступит и скажет: "Вот что у меня еще есть". Но может быть, это мое предположение.

Как всегда, разговор не обходится без Ан-2.

— Это единственный самолет, который строится тридцать лет. Некоторые товарищи надеялись, что пойдет М-15 и прекратится производство Ан-2, а после на него еще три раза давали заказ. В прошлом году выпустили штук двести и потом еще делали. Самолеты работают по двадцать пять лет, их списывают и нужно чем-то заменять. Нам кажется совершенно естественным продлить жизнь Ан-2, поставив на тот же планер, пусть и с небольшими изменениями, легкий и экономичный, работающий на керосине газотурбинный двигатель. А на сэкономленный вес мы увеличиваем бак для химикатов и себестоимость работ снизится процентов на тридцать. Как только нам дадут двигатель, мы самолет выпустим.

— Чей это двигатель?

— Пащенко из омского КБ. Этот двигатель стоит на Ан-28 и на бериевском Бе-30. Начинал делать его конструктор Глушенков. Но его перевели в Калугу и дали другое задание, а продолжил работу его заместитель Пащенко. Но их КБ слабенькое, а еще его в свое время подрубили, отдав станки и рабочие площади серийному заводу — вроде у КБ не было заданий.

Вот пример нашей идиотской непредусмотрительности. Бугаеву нужен самолет для местных воздушных линий. Пока мы Ан-28 доводили, все было хорошо. Но потом вмешался Бериев и отправил жалобное письмо Косыгину: вот, видите, Антонов сговорился с Бугаевым. У них какие-то шуры-муры и мой самолет забраковали, а он ведь лучше. Косыгин написал комиссии Смирнова (по оборонной промышленности. — В. М.) и тот распорядился провести сравнительные испытания. Мы — за, в чем дело? Провели испытания, составили заключение, что наш самолет может заменить Ан-2 на всех аэродромах, на которых тот работает. А вот Бе-30 способен работать только на аэродромах большей длины. А их примерно восемь процентов.

Нашему главку уважаемого товарища Болбота это страшно не понравилось и как-то так получилось, что в нем организовали постановление правительства о создании аналогичного самолета Бериева. И я получаю бумагу: серийному заводу прекратить изготовление Ан-28. Это, в общем, было превышением власти, поскольку главк не может отменить постановление правительства. Однако мы почти подпольным образом продолжали работать.

Идея Бериева была очень передовой: оба двигателя соединены валом и если один двигатель отказывает, то его винт продолжает вращаться. Это позволяло бы летать на маленьких аэродромах. Реализовать же эту идею технически очень сложно. Это пытались сделать французы, но провозились десять лет и бросили. И у бериевцев ничего не вышло — вал все время ломался. Когда Бериев этот вал выбросил, оказалось, что просчитанные под прежнюю схему параметры не получаются. Так он убрал из-под себя стул и его самолет забраковали. Министерство попало в неловкое положение: постановление подписано, деньги потрачены, а самолет сделать не сумели. Тут приезжает Антонов и предлагает самолет, который отвечает всем требованиям. Сразу же возникает вопрос: как это у него получилось? А сказать, что Антонову запретили работать над этим самолетом, не хочется. Вот ради спасения чести мундира идет настоящее сопротивление.

Когда мы получили хорошее заключение ГосНИИ, то в нашем уважаемом Министерстве решили подождать: у нас, мол, есть свои эксперты и пускай ЦАГИ и ЛИИ дадут оценки. ЦАГИ написал превосходное заключение и решительно советует только Ан-28. Получили в Министерстве это заключение, а оно не то, какое ожидали. Катастрофа! Что делать? И замминистра пишет шестому главку разобраться и доложить. А нам ничего не говорят. Но так как у нас везде много друзей, нам сообщают: "Получили хорошее заключение". А где оно? "Отослали назад".

Примерно недели две тому я прихожу к замминистра и говорю: "Товарищ Михайлов, есть заключение и мне бы хотелось, чтобы его утвердили, ведь нам надо работать". Какое заключение, спрашивает. А мы-то знаем, что он наложил на него резолюцию. Я ему отвечаю: "Может, оно к вам не попало? Спросите у товарища Леонтьева".

В этот момент жена О. К. Эльвира Павловна принесла нам кофе и спросила:

— Ябедничаете?

— Ябедничаю, — как-то очень охотно согласился О. К. — Но это страшно интересно. Мне, по крайней мере. Не знаю, как автору. Это — жизнь.

— Это жизнь, а остальное... — Эльвира Павловна не договорила.

— Что — остальное? — спрашивает О. К.

— Ругательство сплошное.

О. К. кивнул, но ему, было видно, хотелось еще высказаться, и он продолжил сюжет о борьбе за Ан-28:

— Мы берем это заключение, снимаем на ксероксе копию и нелегально распространяем тем людям, которые должны машину пускать. А когда замминистра это увидел, то сказал, что нет необходимости заключение утверждать. Ах, так! Ну если ты не будешь утверждать в Министерстве, значит подпись ЦАГИ окончательна и я имею право заключение показывать.

— Так судьба машины еще не решена? — спрашиваю.

— Принимаются самые отчаянные меры. Недавно, в апреле, она испытывалась на маленьком островке в Эстонии, в ста тридцати километрах от берега, где летает только Ан-2. Еще лежал снег сантиметров десять. Это была первая в Союзе сертификация самолета. У нас ведь теперь есть авиарегистр и по этому поводу были большие бои. Мы, правда, не ожидали, что возглавлять его будет Бугаев. Но все равно. Так даже лучше, причем в последнее время мы замечаем, что он стал более объективным, а вначале защищал своих летчиков.

Берем пункт "один-один-один-один". Самолет летает, летает и мы ставим галочки. Вот так пункт за пунктом, тысяча пунктов. На покрытом водой аэродроме, на снегу, при различных температурах, погоде, климате. Наш инженер по испытаниям Бораш снял фильм, какой киношники не в состоянии сделать, и мы ему сразу премию дали. Я схватил этот фильм и поехал в Москву к заместителю Бугаева Константину Константиновичу Кулакову, который занимается производством самолетов. Он оказался очень толковым человеком, опытным, стреляным инженером и спросил: как "тридцать вторая" машина, "двадцать восьмая". Я ему рассказываю, а мой помощник в зале уже

все приготовил и мы пошли смотреть. В фильме есть кадры, когда самолет садится на твердое покрытие, залитое водой, а из-за фонтанов самолета не видно. Короткий пробег, и самолет останавливается. Потом рулит по грязи, по снегу, снег растаял и это что-то невероятное, а самолет ходит, как колхозный лимузин.

(Этот фильм я видел. Взлетающий под управлением А. В. Галуненко с воды самолет производит сильное впечатление. А через двадцать лет Б. Б. Бораш и позднее летчик рассказали, как фильм снимался, и что в жизни самолета случались еще более сложные ситуации, нежели запечатленные на пленке.)

— Вот так и действуем, — сокрушается О. К. — Начальство скрывает хорошее заключение, а мы показываем фильм о полетах Ан-28. Идет борьба.

— А у вас за все самолеты шла такая борьба?

— Вы знаете, нет.

— "Антей" пошел, — помогает нам разобраться в хитросплетениях авиапромышленных страстей Эльвира Павловна.

— Это все было до Болбота, когда начальником главка был Зайцев. Он не мешал нам работать, но если просили, помогал. А Болбот с характером и нас не любит. Когда он был моим первым замом, то они с Белолипецким приходили ко мне поочередно и говорили: "Как хотите, а я с ним работать не буду". А потом наступил такой день, когда пришли вместе. Все, значит, надо выбирать того или иного. Но Белолипецкий все-таки конструктор, а Болбот администратор. Выбор был совершенно ясен — я оставил конструктора, а тому предложил другую должность. Но Болбот человек самолюбивый и поехал в министерство. Там его взяли. Проходит месяца два-три, хлоп — его назначают начальником главка: "Я вот тебе покажу". И начал делать нам всякие неприятности. Мелкие, глупые и совершенно зря. В какой-то мере это отражается и на Ан-28.

А машина Бериева не пошла, и теперь надо доказать, что она не совсем плохая. Поэтому существует даже такая линия: строить оба самолета. Линия это неверная. Но ее объясняют тем, что на коротких расстояниях Ан-28 лучше, а на больших будет экономичней скоростной Бе-30. У нас крейсерская скорость триста двадцать пять, а у них — четыреста двадцать пять километров. А средняя дальность на самолетах Ан-2 по расписанию тысяча девятьсот семьдесят шестого года сто одиннадцать километров и самый маленький полет двадцать километров. По сути только через речку перепрыгнуть. И если взять самолет, у которого себестоимость ниже, это будет выгодно.

Дело хозяйское. Можно построить и Бе-30, пусть летает на большие расстояния. Хотя для этого уже нужно отдельное руководство

полетов, запчасти, все прочее и самолет надо освоить, к нему придется привыкать, а задачи те же самые. Вероятно, можно сделать так: "Ах, вам нужен самолет на большие расстояния, вам надо скорость? Мы убираем шасси и садитесь на те же самые площадки и возите восемнадцать пассажиров".

У нас было убирающееся шасси. Потом посчитали, что на расстоянии чуть более ста километров оно дает выгоду только на бумаге, если всегда выпускается. А когда вы летаете с таких, как в Эстонии, аэродромов, то на высоте пятисот метров попавшая в шасси вода уже замерзает. Вы хотите выпустить шасси, а там все примерзло. А садиться на брюхо — посчитайте убытки: и самолет поломан, и рейс прерван, и пассажиров надо вывозить — вы их задержали.

На Ан-2 сейчас делают ежегодно пять тысяч пятьсот полетов. А в эксплуатации примерно три с половиной тысячи самолетов. Откуда придут летчики на новую машину? С Ан-2. Затем будут приходить из школ молодые летчики, а Ан-28 самый простой самолет. У него есть и настолько сокрушительное преимущество, что ни один человек не может не сделать выбор в его пользу: самолет не сваливается, это настоящий воздушный "ванька-встанька". Из самолетов этого класса я такого другого не знаю.

Все-таки еще думают. Бугаев на нашей стороне, но он политик и может запустить оба самолета. Поляки очень просят Ан-28. Третий раз Ярошевич обращается. Они с нами сотрудничают давно по Ан-2 и знают, что мы не авантюристы какие-нибудь. А самолет Ан-28 больше других сейчас пользуется спросом на международном рынке. Крупные машины строят для магистральных линий. А на вновь открывающиеся, на которых пассажиров подвозят к основным аэродромам, самолетов нет. Их строят в США, Англии, Австралии — до тридцати мест. Они очень просты, некоторые копируют нашу "Пчелку" один к одному. Бугаев же возит по-прежнему на Ан-2 и нарушает международные правила, ведь нельзя на одномоторном самолете обслуживать пассажиров. Что нас спасает? Что наша территория не так застроена и все сходит с рук: раз сел и люди живы — слава Богу.

По обыкновению, в беседе возникают разные темы и сюжеты, и О. К., отвечая на мой вопрос, говорит:

— Случая, когда разрешили Давыдову садиться на фюзеляж, не помню. Помню другой. Когда он на посадке выпустил закрылки на сорок пять градусов и их часть сорвалась. Летчик хочет убрать закрылки, а они не идут, и так и садился. А один полет Ан-10 с воронежским экипажем завершился трагически. Это был последний день месяца и летчики завершали программу уже в сумерках. Конечно, не

стоило летать, но они полетели, потом стали искать место для посадки, пошли над руслом реки Воронеж и попали, по-моему, в овраг. Когда я Хрущеву рассказал, что летали тридцатого числа, он махнул рукой.

Я считаю, что Аэрофлот делает огромную ошибку, выпуская в полет обученных чиновников. Что такое летчик, обученный по программе? А в авиации всегда случается непредвиденное и там, где нужны решительность, инициатива, известная ловкость, летающий чиновник не справится. Однажды летчик Ан-24 сообщил, что садится и вдруг машина посыпалась. Предполагают, что он снял ноги с педалей, а второго пилота в тот момент не было. Потом выяснилось, что он был пьян. Хотя через три дня сделали следующий анализ и доказали, что нет, трезвый — это уже спасали. А если второй пилот пьян, то может быть и первый... Они выскочили из облаков на высоте четыреста метров и машиной не овладели.

Под Керчью был случай. Самолет в низкой облачности проходит дальний привод, ближний и совсем на маленькой высоте перед ним оказались дома и летчик наверно растерялся.

Летчик на западе летает один день, а следующие два у него свободны. Что он делает? В кабак идет? Ничего подобного — он в теннис играет, на яхте плавает. В США ежегодно строится двести любительских самолетов новых конструкций и десять тысяч выпускается других. Летчик летает на них, участвует в соревнованиях и как-то во Флориду полетели двести пятьдесят самолетов. А у нас в аэроклубах учатся молодые люди, которые станут кандидатами в военные летчики. Придет туда летчик Аэрофлота, а его спросят: что вам надо? Ему нужна машина, чтобы он ее покрутил и чувствовал себя в седле в любом положении.

То же самое происходит и с шоферами. Есть классные шоферы, которые участвуют в ралли. Но у нас нет такого трека, где бы можно было потренироваться. Мой шофер — хороший, знает машину, но когда выезжает на шоссе, за полкилометра до другой машины начинает соображать. Полная ему противоположность московский водитель. Он, отец двоих детей, играет в теннис, худощавый и все сразу замечает, о чем я в статье о теннисе писал.

Интересная публикация была в последнем номере "Англии": англичане начали полнеть. Раньше они были подтянутыми, а после второй мировой стали толстеть и это всех обеспокоило. Потому что современная жизнь рассчитана на стандартного человека. Вы садитесь в кресло самолета, а вам тесно, с трудом проходите турникет метро, одежду новую заказываете, и в стране образовалось общество "Следи за весом". Оно дает рекомендации да и само членство в обществе

обязывает. В журнале помещен портрет девушки в купальничке и написано, что она была непомерно толстой, не имела подруг, молодые люди ею не интересовались и вот она схватилась за голову, вступила в общество, вышла замуж, имеет детей, везде успевает.

Знаю, что О. К. был в Англии, и спрашиваю о поездках.

— Летели мы с Дементьевым и Туполевым в Англию чуть ли не на первом экземпляре Ту-104. А Ивченко был там три-четыре года спустя. Я, к сожалению, по дурости тогда не поехал и страшно жалел, потому что они побывали в Шотландии. Ивченко очень интересно рассказывал о поездке — просто заслушаешься. Они были в гостях у лендлорда. Очень любезный, очень доброжелательный, он показал им свой замок, свои владения, а у него тысяч пятнадцать акров земли, отары овец, сельское хозяйство. Свою территорию он сдает арендаторам — у них какие-то сложные отношения, там веками живет одна семья, она и обрабатывает землю.

Они поужинали в замке, потом хозяин каждого отвел в спальню и там, отворачивая полог, показывал постель. А постель такая, что в ней сразу можно утонуть — климат у них суровый. Ивченко встал очень рано, когда еще все спали, оделся и вышел в парк. Встретил хозяина, поговорили о том, о сем, а как уж они объяснялись, я не знаю. Это мне Ивченко рассказывал сам.

Рассказчик Ивченко был замечательный. Причем, свои рассказы пересыпал шутками. Когда мы выбирали между его двигателем и Кузнецова, полной уверенности, что мы возьмем его, не было. Об этом я говорил ему по телефону и он прислал мне вот ту телеграмму: "Доки сонце зійде...". И больше ничего, но было ясно, о чем идет речь.

— Он был яркой личностью?

— Яркой. Украинец до мозга костей. Коренной, и Украину любил. Раз в Запорожье был такой случай. Поехали мы с одним московским гостем за город. Там костер — все хорошо и вот этот товарищ удивляется: "А что это украинский язык такой странный? Мы говорим "город", а вы "мисто", мы — "дом", а вы — "будынок". Надо все по-русски называть". Но это же шовинизм! Я просто места себе не находил, а Ивченко так вежливо, тактично ответил. Тот гость даже не знал, что украинский язык ближе к старославянскому, он менее изменился, чем русский. В русском ведь много заимствованных слов.

— Я слышал, что к Ивченко уважительно относился ваш министр.

— Да, к нему все уважительно относились. Он никому не делал пакостей, никаких писем не писал, а все решал так: договориться и работать.

— Вы с ним дружно жили?

— Да. А кончилось у Ивченко все очень печально. Когда ему исполнилось... сколько же ему исполнилось? Был у Петра Васильевича заместитель по третьему главку, его какой-то дальний родственник, неспособный вести дело и по-видимому не очень тактичный. Он приехал к Ивченко и говорит: "Мы вас поздравляем и идите на заслуженный отдых". Человек полон сил, в разгаре работа и вот... То ли в то время было такое настроение. В армии тогда ввели такой порядок: прекрасный офицер, ему пятьдесят лет, а его увольняют и на его место ставят молодого, которому еще надо учиться. Вероятно, это нашло отражение и в гражданской авиации. А у нас в стране шестьдесят лет — это расцвет. В других странах — тридцать пять — сорок, а у нас медленнее происходит смена поколений и в этом наша специфика.

О. К. улыбнулся при этих словах, и я подумал о наших тогдашних весьма пожилых руководителях страны. Может, и О. К. это же имел в виду.

Разговор снова возвращается к Ан-28, и было видно, что судьба машины О. К. очень волнует. Он рассказал о разработанной в КБ специальной матрице со стратегией информирования о машине.

— Одному пошлешь материал, — поясняет О. К., — а он сразу начнет опровергать, значит — ему не надо.

— И вы этим занимаетесь, — удивляюсь, — вместо того, чтобы самолеты делать?

— Да. Едем в Москву, берем с собой фильм и показываем его. Бывает, покажем кому-то, а он: "Олег Константинович, только "двадцать восьмую". Хорошо. Один — так, второй — иначе. Теперь Ан-28 вроде бы Кутахов (главком ВВС. — В. М.) хочет, и Мишук (главный инженер ВВС. — В. М.) хочет, но боится идти к командующему и ждет случая.

— А лет сорок тому назад думали, что придется заниматься такими вещами?

— Думал. Потому что обстановка такая же была. Иногда наступает и обострение. А вообще-то очень часто бывает сложно. И нельзя сказать, чтобы что-то радикально изменилось.

В качестве примера проблем в авиационной промышленности О. К. рассказал о конструкторе двигателей А. А. Микулине, кстати, в прошлом киевлянине.

— Микулин сделал двигатель (у меня записано "двигатель с ассоциацией молекул", но я не уверен, что это точно. — В. М.). Это была непродуманная вещь, но за нее схватился конструктор само-

лета и предоставил проект просто сумасшедший. А на Микулина кто-то имел зуб и его разгромили вдребезги. Но так как он был академиком, то им и остался, а конструкторское бюро потерял. Хотя перед тем делал превосходные двигатели, АМ-34, например. На нем Чкалов и Громов летали через Северный полюс, он стоял на ТБ-3 и вот с этими двигателями Нюхтиков таскал мой "летающий танк".

Так что обстановка всегда была сложная. Хотя Яковлев и дал нам возможность сделать Ан-2, но как-то не очень сочувствовал тому, что наше КБ развернулось. А с приходом, по-моему, Шахурина покинул работу заместителем наркома. А ушел Шахурин, и вообще погиб этот опытный главк. Шахурин был замечательной личностью. Вот если бы надо было создавать образ коммуниста, можно бы было его писать с Шахурина. Это был идеально честный человек. А его и маршала авиации Новикова обвинили в том, что один делал плохие самолеты, а второй — их принимал. Как ни странно, этому глупому навету поверили. Шахурина арестовали, сослали, потом, правда, освободили и вернули все ордена и звания.

В это время раздался звонок городского телефона и, поговорив, О. К. пояснил:

— Звонили, чтобы девятого мая в одиннадцать сорок быть на возложении венков. Я в прошлом году туда не поехал: там непонятная обстановка, много народу и, конечно, милиция, все лезут в первые ряды, толкаются.

Предлагаю О. К. выйти в сад, и он охотно соглашается.

Светило солнце, нежная майская листва набросила на скамейку ажурную тень, в саду было тихо, и неспешная беседа с этим удивительным человеком продолжилась. О работе, о самолетах, о сложностях. Время от времени слышится гул пролетающих на север самолетов, О. К. поворачивается в их сторону и я вижу его глаза: какие-то влажные, старчески затуманенные и небольшие. Слушаю О. К. о проблемах, о взаимоотношениях с Министерством, о харьковской катастрофе Ан-10, и ушам своим не верю: все это мне рассказывает Антонов!

— Не думал, — замечаю, — что вам со всеми вашими званиями и регалиями приходится вот так трудно.

— Ну, эти все звания — мишура, — смеется О. К. — Больше решают личные связи, симпатии, договоренности. Вам, как профессиональному писателю, интересно будет знать, что даже у нас есть люди, которые борются против меня. И я должен не только с ними работать, но и делать вид, будто я этого не знаю. А снять их с работы — не могу. Вот когда один выговор, второй, то могу. А так — нет. И надо дипломатничать, хитрить — иначе нельзя.

Наш разговор продолжается более четырех часов, Эльвира Павловна уехала, мы остались вдвоем и какая-то женщина (давняя приятельница семьи О. К., узнал я позже) уже несколько раз звала О. К. в дом.

— Думаю, — говорит О. К. на прощание, — будет лучше. Но может быть и так, как у Чехова: чиновник ждал, ждал, — О. К. зажмурил глаза, — да и помер.

И, закинув голову, задорно рассмеялся своим молодым смехом.

7. ОСТАНУТСЯ В НЕБЕ И ПАМЯТИ

"Они, эти создатели нового,
устремлены вперед. Они уже
живут в завтрашнем дне".

О. К. Антонов

1. Лебединая песня

Последним самолетом О. К. Антонова стал Ан-124 "Руслан". По признанию Е. А. Шахатуни, для него это был самый трудный самолет. Но и наиболее, наверное, совершенный, достойно завершивший творчество генерального конструктора.

Жанр этой книги не предполагает глубокого проникновения в технические тонкости самолета и его проектирования, да я и не смогу этого сделать, а уж тем более — популярно. Это подробно изложено В. Заяриным, А. Совенко и А. Краснощековым в исследовании "Ты, как из сказки богатырь..." в журнале "Авиация и время" (2000, № 1), и я приведу оттуда некоторые сведения о самолете и его предыстории.

А она такова. После триумфального полета "Антея", в США, как уже случалось, надумали обогнать Советский Союз и приступили к разработке машины нового поколения Локхид С-5 "Гелакси". Но и нам отставать было негоже, поэтому военные заявили о потребности в самолете, который бы по своим характеристикам превосходил американские и обеспечивал выполнение всего комплекса военно-транспортных операций с существовавшей в ту пору техникой.

Ну что же, для страны это было не ново — острая конкуренция в военно-технической сфере велась едва ли не во все времена советской истории, и этот ее фрагмент не стал экстраординарным. Гонка так гонка, решили у нас, и 21 июня 1966 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление "Об основных направлениях развития авиационной техники на 1966—1970 гг.". Оно и предписывало создание самолета грузоподъемностью 100—120 тонн. За ним появились другие документы, и в КБ приступили к проработке нового самолета.

Это была задача необычайной сложности. Ведущим конструктором по самолету О. К. назначил своего первого заместителя

А. Я. Белолипецкого. Как рассказывала Е. А. Шахатуни, вызвал к себе и объявил об этом.

Первым и естественным намерением (к нему побуждал и весь опыт модификации) было пойти по старому пути и развивать "Антей". На отработанный в транспортных операциях его фюзеляж поставили стреловидное крыло и другое оперение и получилась машина полетным весом 270 тонн с четырьмя двигателями.

Однако же ВПК Совета Министров СССР в октябре 1967 года характеристики самолета сочла недостаточными для надлежащего ответа заокеанским соперникам. Можно только догадываться, как это огорчило генерального и его коллег. Год работы, оказалось, ушел впустую. Но в науке и технике и отрицательный результат иногда приносит пользу, к тому же О. К. тем и отличался, что не падал духом и умел находить нужное решение. А оно было таким — заложить сразу две машины: с четырьмя двигателями грузоподъемностью 120 тонн и шестидвигательный на 140 тонн.

После нового обсуждения на ВПК 2 февраля 1972 года остановились на меньшей машине. По правилам того времени она получила внутрифирменный индекс "200" и проектирование началось. Вся эта работа была, понятно, чрезвычайно засекречена, о ней ничего не сообщалось и тем более — в прессе, однако из разговоров со старыми знакомыми из КБ можно было понять, что они заняты грандиозным делом. Где-то через год изготовили макет машины в натуральную величину. Но, постепенно становилась все очевиднее невозможность достижения на прежней технической базе ожидаемых результатов; нужны были принципиально новые идеи. Тогда генеральный конструктор, проанализировав уже все сделанное, проявил свою выдающуюся прозорливость и смелость, и в 1976 году отказался от проекта.

Это было не просто. Время, силы, средства ушли на "двухсотую", а теперь надо все начинать заново. А за всем этим стоят огромное предприятие, смежники, Министерство, правительство, деньги, наконец, собственное самолюбие или иные эмоции. Но — надо было, и работа двигалась.

Примерно в это же время в беседах с сотрудниками КБ родилась идея сделать об О. К. телефильм. Я написал сценарий, заместитель ответственного руководителя предприятия п/я такого-то (так КБ именовалось в официальной документации) П. В. Балабуев письмом директору "Укртелефильма" (19.04.1976) одобрил сценарий, приняла его и студия, и все вроде бы шло хорошо.

В КБ же проект "двухсотого" коренным образом переработали, ему присвоили новый индекс "400", и в январе 1977 года ЦК КПСС

и Совет Министров СССР утвердили новый проект. Как показало время, О. К. сделал мудрый шаг.

Меж тем с режиссером телефильма мы уже планировали съемки, и сценарий передаю самому герою. А то, что получил обратно, не было похоже ни на какие его прошлые чтения, ни на него самого. На синей обложке моей папки в левом углу написано: "Выступать на теле не буду. 15.1У.78". На первой же странице двумя линиями зачеркнул мое, принятое им раньше в одном из очерков, название "Его имя носят самолеты" и написал новое: "Как создается самолет". И в подзаголовке "Литературный сценарий телевизионного фильма о генеральном конструкторе О. К. Антонове" три последние слова заменил на два — "создании самолета".

Переворачиваю страницы, и там все крест-накрест перечеркнул, хотя замечаю и правки: значит, все-таки читал текст. Например, вверху 10 страницы, где речь идет об Ан-2, написал: "Надо сделать фильм о М. Н. Каминском! "Рыцарь "Аннушки". Наверное, сперва идею фильма поддержал, а потом возникли какие-то проблемы, и передумал — и такое случалось.

Все это, объясняют мне знающие люди, отзвуки роящихся вокруг О. К. сложностей. А теперь понимаю, что в ту пору переделок, доработок, согласований и утверждений проекта нового самолета и, вероятно, каких-то в самом деле доставшихся генеральному неприятностей было не до телесъемок. Да и знал он о возможной реакции каких-то начальников с обвинением в той же "саморекламе"; нет, сперва все-таки надо было построить "изделие 400".

Работа же над ним разворачивалась. По содержанию, масштабам и научно-технической сложности она не имела равных и для ее выполнения впервые в стране была принята комплексно-целевая программа.

Программа — это хорошо, но она всего лишь метод, инструмент, а если уж совсем точно, то — обычный документ с планом, которые надо привести в действие, реализовать. Для этого были образованы специальные структуры, а всю координацию программы поручили П. В. Балабуеву. Как считают специалисты, та комплексно-целевая программа сыграла решающую роль в создании самолета и вообще способствовала развитию авиационной промышленности страны.

"Четырехсотый" вобрал в себя массу самых прогрессивных и нередко первых в мире аэродинамических и технических новаций, и не только киевлян, но и ученых и специалистов со всего Союза. И опять вместе с КБ работали запорожцы. Их Д-18Т мощностью 23,5 тысячи лошадиных сил потребовал колоссальной поисковой работы, исследований, новых материалов и стоит отдельного рассказа.

Его и взял для самолета О. К. Но это только просто сказать: взял двигатель. При этом довелось выполнить очень непростую работу.

Одной из наиболее острых научно-технических проблем был выбор формы крыла. С самого начала его предполагали сделать стреловидным. Но такие крылья традиционно тонкие, а в КБ задумали использовать для них так называемый суперкритичный, "толстый", ранее не применявшийся в подобном сочетании, профиль. Это давало немало преимуществ, скажем, в прочности, использовании пространства внутри крыльев. Но и сложностей при этом возникало немало. Как водится, мнения специалистов разделились. Большинство из них было за привычное тонкое крыло. Но всегда бывают и несогласные.

Вынести решение этого вопроса на принятое у нас голосование нельзя, большинство не всегда бывает правым; вспомним, как единодушно отвергали тот же Ан-2. Да и вся история техники и авиации в том числе показывает, что часто мнение меньшинства и даже отдельных людей существенно влияет на прогресс. В общем, последнее слово оставалось за генеральным конструктором. Вот в таких ситуациях в полной мере и проявляются его знания, талант, интуиция, смелость.

Все тщательно продумав, О. К. предпочел новаторский подход и выбрал стреловидное крыло. Он сам начертил его, сделал первые расчеты и — оказался прав; сейчас это уже стало классикой авиастроения.

Машина предназначалась для перевозки грузов, стало быть, предстояло в фюзеляже проектировать для них отсек. Когда подсчитали его габариты, ширина пола составила 6 метров 200 миллиметров. (Только вообразите этот размер внутри самолета!) Сообщили генеральному, а он задумал эти габариты еще увеличить и предложил впервые построить стенд и пропустить по нему технику мотострелковой дивизии и другие грузы. Пропустили, посмотрели, и опять О. К. принял смелое решение увеличить ширину пола на 200 миллиметров, и снова оказался прав: именно это дополнение потом позволило выполнять уникальные операции.

Чтобы технику грузить и выгружать, разработали специальную систему, а еще в носу самолета сделали люк. Теперь, заведя груз в самолет с одной стороны фюзеляжа, можно получить его с другой. Но этот вариант, как бывает, по цепочке родил новые трудности. Пришлось проектировать многоопорное шасси, способное "приседать" перед въезжающей спереди техникой.

Таких задач КБ и его руководитель получили множество и блестяще нашли на них ответ. Все эти подлинные технические шедевры обеспечивали, как и задумывалось, превосходство в грузоподъемности над "Гелакси" примерно на четверть. И жаль, что здесь все это просто невозможно описать.

По признанию самих авиаторов, чтобы строить такие самолеты, коллектив должен обладать высокой дисциплиной, ответственностью, исполнительностью, грамотностью; на этот уровень их вывел всей предыдущей работой О. К. Антонов, и "Руслан" это отчетливо подтверждал.

Понятно, что и изготовить такой самолет, конечно, сложно. Прежде всего довелось создавать с нуля новые технологии, отрабатывая техническую документацию. По словам руководителя Украинского НИИ авиационной технологии Г. А. Кривова, в отличие от привычного представления о технологичности конструкции самолета как о простоте изготовления деталей, узлов, агрегатов и машины в целом, О. К. определил технологичность как особенность конструкции. При соблюдении этих принципов производство самолета отличается меньшей трудоемкостью, коротким сроком освоения серии и снижением стоимости, а сам самолет получает высокие эксплуатационные характеристики. Такой рыночный подход еще 30—40 лет тому назад обеспечил завоевание "Анами" ключевых позиций в мировом самолетостроении.

Ну вот, а мы говорим, что рынок нам "преподнесли" вчера.

Для сборки махины на Киевском авиационном производственном объединении, как стал называться завод, соорудили новый корпус пролетом 100 метров со всеми оснастками и оборудованием.

"Изделие 400" было у всех в КБ на устах, о нем говорили на собраниях и в высоких союзных кабинетах, писали в многотиражной "Родине", думали ежедневно и оно шло, обрастая все новыми узлами, агрегатами, панелями, приборами. А еще ведь летали другие самолеты, они тоже требовали внимания, и это всегда отличало КБ.

Осенью 1979 года О. К. предстояла сложная операция. О чем он мог думать в тот момент, я не стану строить догадки, но спустя много лет узнал, что тогда генеральный написал завещание и спрятал в сейф. К счастью, операция прошла успешно, и О. К. вернулся на работу.

В сентябре 1980 года в КБ подсчитали, что Ан-24 по стране перевезли около 300 миллионов пассажиров и решили отметить достижение этой круглой цифры в Узбекистане. Как иногда делали раньше, собрали команду, и мы оправились на Ан-24 в Самарканд.

Поздравив "круглого" пассажира, вся наша группа затем летала в Бухару и Ташкент. Там были встречи с авиаторами и все с большой

теплотой говорили об "Анах" и их конструкторе. Однако самого генерального в той экспедиции не было. Эльвира Павловна коротко сказала мне о его болезни. Позже я узнал о перенесенных им инсульте и инфаркте, а в Феофании в книге отзывов неврологического отделения прочел благодарность О. К. медикам; почерк его уже был не летящий и стремительный, как прежде, а несколько неуверенный и ломаный.

Прошел, не отмеченный, впрочем, никакими большими наградами, 75-летний юбилей О. К., и у меня остался текст подготовленного к этой дате и прочтенного О. К. очерка. Обычная точная и вежливая правка, но и здесь почерк говорил о недавней болезни и не столь по-молодому размашистой, как раньше, стала его подпись.

А самолет неуклонно продвигался по сложному конструкторско-производственному конвейеру.

В. И. Терский мне рассказывал, что он задумывался о том, кто будет его поднимать, но себя в этом качестве не предполагал. Вдруг в начале 1981 года О. К. передал ему и Михаилу Григорьевичу Харченко, теперь он начальник Летно-испытательной станции, что они должны ехать на заседание коллегии Министерства авиационной промышленности СССР.

Приехали в Москву, народу в зале было много и О. К. представил летчика и ведущего инженера по испытаниям в качестве членов экипажа самого большого в мире на тот момент самолета. Им задали вопросы, они ответили и их утвердили. А вторым пилотом Терский уже сам выбрал А. В. Галуненко. Еще в экипаж вошли штурман А. П. Поддубный, бортинженеры В. М. Воротников и А. М. Шулещенко и радист М. А. Тупчиенко.

Машину уже строили с полным размахом. Но это было довольно сложным делом, тогда 15 лучших специалистов ОКБ направили в цеха мастерами и технологами. А руководил этой работой опытнейший производственник Олег Григорьевич Котляр.

Своих мощностей и просто возможностей в КБ и на заводе не хватало, и была реализована обширная кооперация. Например, некоторые крупные детали изготовили в Ташкенте. Но, как говорится, за морем телушка — полушка, да рубль перевоз. Наземному транспорту те громадины были не по силам, и решили доставить их по воздуху. Так на "Антее" экипаж Ю. Н. Кетова на внешней подвеске привез в Киев первый центроплан для статистических испытаний; эта операция осуществлялась впервые.

Были и сложности организационного характера. Двадцать лет КБ не получало денег на запланированный еще в 1960 году корпус для прочностных испытаний. Об этом генеральный отмечал в докладной

записке министру авиационной промышленности "О необходимости главного управления по опытному самолетостроению" (1982). Понадобилось вмешательство высокой инстанции и для ускорения изготовления крыльев в Ташкенте, шасси, деталей к двигателю Д-18, строительства корпусов, жилья.

Для этого надо было убеждать самого министра и, наверное, не один раз звонить ему, или ехать в Москву, согласовывать время приема, иногда — ждать. Сколько сил, думаю сейчас, отняли у О. К. вечно бурлившие в каких-то управленческих недрах и сопровождавшие его постоянно страсти, отвлекая от самолетов и сокращая жизнь? А что до времени, то обстоятельный О. К. как-то подсчитал: за 35 лет он выезжал в 722 командировки, затратив на них более 2000 рабочих часов, то есть — 6 лет.

Самолет строился. Уже были готовы в Ташкенте центроплан и крыло, и в КБ начали продумывать возможности их доставки. Некоторый опыт перевозки центроплана был, но крылья — это совсем иное дело, они огромны, на большой скорости воздушный поток может так их захватить своими струями, что не исключены самые неприятные последствия. Поэтому сперва определили схему и систему пристыковки крыльев к фюзеляжу, затем провели расчеты и, сде-лав модель самолета с укрепленным к нему сверху необычным грузом, продули эту комбинацию в аэродинамической трубе. Всю эту эпопею генеральный конструктор оценил как "большой научно-технический успех".

В Ташкенте детали навесили на "Антей", и экипаж В. И. Терского 23 февраля 1982 года их благополучно доставил в Киев. В перевозке участвовал и экипаж Ю. В. Курлина. И эту операцию О. К. на собрании партийно-хозяйственного актива 16 марта 1982 года назвал уникальной.

Сборка самолета продолжалась, и после подключения его к электропитанию, он оживал всеми своими агрегатами и приборами. И опять, как всегда на всех машинах, в цехе появился экипаж испытателей.

Несколько месяцев он изучал машину. Особое внимание, рассказывал командир, уделили возможным отказам техники. Это ведь даже немыслимо себе представить, сколько сотен тысяч различных узлов, приборов, стыков, паек, креплений и многого иного могло отказать, разомкнуться, закоротить, лопнуть, срезаться, замкнуть. Проверенные специалистами все системы машины дали более двух сотен — двух сотен! — таких ситуаций. Любая из них могла привести к печальным последствиям, и их надо было устранять. Каждому

такому отказу присвоили номер и начали, номер за номером, устранять и продумывать действия в случае их возникновения. Затем все обсудили, выработали общее мнение и после этого на имитаторе полета самолета, сложном электронном устройстве, проверили правильность решений.

Вот в чем и проявляется еще одна особенность работы летчика-испытателя: уметь анализировать переданную ему в руки машину и предлагать инженерам решения, а не только — летать.

Постоянно возникавшие по ходу проектирования нового самолета проблемы, как обычно, были не только научно-конструкторского характера; по-прежнему обычные организационно-управленческие сложности взаимоотношений с родным Министерством и особенно — подчиненными ему серийными заводами беспокоили генерального конструктора.

Об этом он говорил и писал постоянно; шла речь об этом и в уже цитированной докладной. Проблематика этого очень интересного и показательного документа состоит в том, заявляет автор уже в первой строке, что интересы серийного и опытного производства при существующей методике планирования прямо противоположны. "У нас, — признает О. К., — нет конкуренции предприятий, которая снимает это противоречие в мире капитализма, где идет борьба за качество продукции". А дальше он откровенно пишет о сопротивлении заводов внедрению новой техники.

Еще он обращал внимание на ошибочные решения Главного управления по новой технике, которые прямо вредили важному делу. "Зам. министра А. В. Болбот, — утверждал О. К., — является крестным отцом горе-самолета М-15. И. С. Разумовский (видимо, заместитель министра гражданской авиации. — В. М.) был его упорным защитником. Естественно, они вдвоем не поддержали модернизацию самолета Ан-2, которая под наименованием Ан-3 была мною доложена на том же заседании в 1971 г. как альтернатива самолету М-15". И дальше приводит доказательства пагубности такой политики. А вот опытный главк, считал О. К., занял бы противоположную, выгодную народному хозяйству, позицию.

Аналогичные ошибки случались и по другим самолетам, что задерживало их внедрение в серию: Ан-28 на 2—3 года, Ан-72 — на 2 года и Ан-124 — на 1,5 — 2 года. А вот знаменитый "Антей", наоборот, был преждевременно снят с производства. Задерживались и Ан-32, что привело к большим затратам. При этом на конференции стран СЭВ в марте 1981 года в Гаване "было запрещено даже упоминать о самолете Ан-3 в докладе, который делал мой заместитель Я. Д. Голобородько", — свидетельствует автор докладной.

Такие вот обвинения выдвигал генеральный конструктор своему прямому начальству в Москве. И, конечно, как всегда всесторонне рассматривал всю практику работы. Это — опытные базы, навигационные комплексы, качество металлов, экспорт, экономика и кооперация. Самой же трудной задачей О. К. считал эффективное распределение ограниченных бюджетных средств между опытной работой и серийным производством. В общем, предлагал О. К., нужно ввести должность заместителя министра по опытным работам.

24 октября 1982 года в сборочном цехе возле "изделия 400" состоялось торжество. К громадному самолету подошел тягач, собравшиеся конструкторы, производственники и командир экипажа произнесли положенные в таком случае речи, генеральный конструктор, в теплом зимнем пальто — это сказались уже болезни, разбил о водило тягача бутылку шампанского, и машина покатилась на аэродром по пути к небу.

Наступила зима, а она оказалось малоснежной, и летчики "бегали" по полосе целыми днями и ночью, а раз даже "докатались" до двух часов ночи — график требовал пройти заложенные в него операции. Но еще и наша секретность диктовала свои особенности, и дабы самолет не увидели лишние глаза, экипаж работал в темноте, освещая себе путь фарами.

Где-то перед первым взлетом на борту машины появилась надпись: Ан-124 "Руслан". Это, говорят, было красиво.

После долгого привыкания и изучения, подошел тот самый, давно ожидаемый, рубеж. 24 декабря 1982 года, совершив несколько пробежек и почувствовав машину в момент, когда она уже слушалась рулей и готова была подняться, экипаж решил взлетать. Именно экипаж, только он, и никто иной не может определить его действия. Конечно, графики, сроки, желание и стремления важны, однако все равно хозяин положения — экипаж и его командир.

Но вот утверждает это решение генеральный конструктор.

Все, кому положено, расписались в полетном задании и передали документ О. К. Он взял его, достал из кармана перьевую авторучку "Союз" золотистого цвета и поставил свою подпись. А ручку на память вручил Терскому; ее тот хранит рядом с побывавшим на Луне "шариком" — подарком американского астронавта.

Погода была неважная, но часам к двум блеснуло солнце, и экипаж пошел на взлет.

"Руслан", вспоминал В. И. Терский, как пушинка набрал высоту. Из-за погодных условий полет выполняли по сокращенной программе. Изучив устойчивость и управляемость самолета на посадочных режимах, направились к земле. Правда, после касания полосы в Госто-

меле началась сильнейшая тряска и, обнаружили потом, разрушились нескольких створок и тяг основного шасси. Это, понятно, огорчило всех. Однако же первый полет абсолютно спокойным практически не бывает, к тому же "Руслан" это очень сложная техника, чтобы все в ней сразу же оказалось безупречным.

Генеральный подошел к экипажу, поблагодарил всех, пожал руку и — уехал на Пленум ЦК КПУ.

Так что даже при обнаруженных дефектах для всех это был праздник.

— И тут, — говорю Владимиру Ивановичу, — как положено в таких случаях, банкет.

— Обязательно, — соглашается летчик. — В ангаре накрыли столы человек на двести, для всех, кто был связан с машиной, включая смежников со всей страны.

Отметили важное событие в жизни авиации, а когда на следующий день Терский приехал на работу и посмотрел в окно на свой самолет, то даже не поверилось, что это он вчера на нем летал.

За всяким праздником наступает обычная работа по доводке. Разобрались с тряской. А однажды летчик задумался: он из своей кабины не видит двигатели, не доступны они и взгляду инженера, а это — плохо. Поделился сомнениями с конструкторами, те согласились, и за ночь установили по обеим сторонам фюзеляжа иллюминаторы. И так же чутко относились ко всем замечаниям и пожеланиям экипажа.

Много внимание потребовали и двигатели Д-18Т, ведь они были опытными, еще не отлаженными, и летчикам приходилось общаться с генеральным конструктором КБ "Прогресс" В. А. Лотаревым и вместе работать. Все это довольно обычно для процесса создания новой техники, и входит, если угодно, в изначальные условия испытаний, а умение находить и устранять недостатки во многом и определяет суть профессии летчика-испытателя. Но, тем не менее, самолет был не рядовой.

Как и другие машины, "Руслан" испытывали на близких к срыву режимах. И если посадочная скорость у него составляет 220—240 километров в час, то летчики доводили гигантский корабль до 180 километров и он, обладая замечательными аэродинамическими качествами, все-таки продолжал держаться в воздухе. А этот запас скорости в 40—50 километров дает строевым пилотам гарантию безопасности. Затем наступили испытания в ЛИИ имени М. М. Громова. А потом еще и от имени заказчиков самолет изучали в НИИ ВВС и Гражданской авиации, и становилось ясно, что страна получает машину выдающуюся.

Жизнь же шла дальше, и несмотря на возраст, усиливающиеся болезни, О. К. как всегда смотрел в будущее. 24 октября 1983 года на отчетно-выборном партийном собрании КБ (а это тогда были самые важные собрания в любой организации) он сказал: многие удивляются, как это со сравнительно слабым оснащением, в большой тесноте и при недостатке кадров удается создавать технику на мировом уровне. И сам же на этот вопрос ответил: "За счет новых идей, изобретений, энтузиазма мы можем идти в ногу со временем. Главное — деловитость, целеустремленная работа".

А еще самолеты и летчики приносили своему шефу приятные вести. В ноябре 1983 года М. Л. Попович на Ан-72 установила несколько мировых рекордов. Одним из них стал полет на высоту 13 410 метров. Состоялись и другие рекорды. Позже М. Л. Попович и А. В. Галуненко побывали в Запорожье и там записали в почетной книге: "Мы счастливы, что имели и имеем возможность работать с изделиями, изготовленными талантливыми инженерами и рабочими вашего предприятия. Высокая надежность, устойчивость и несложность в эксплуатации позволили нам — экипажу Ан-72 с двигателями Д-36 (лучшими в мире) — только в 1983 году установить 17 мировых рекордов".

Это была оценка начатому в уже далеком 1954 году сотрудничеству двух КБ, двух генеральных, двух друзей — О. К. Антонова и А. Г. Ивченко.

О. К. продолжал работать. На собрании коллектива КБ 24 февраля 1984 года, анализируя итоги и намечая перспективу, подчеркнул, что недостаточно делать самолеты на уровне мировых образцов. "Надо, — призвал генеральный конструктор своих соратников, — быть впереди. Отставание смерти подобно. Следует преодолевать все трудности и выполнять те задачи, которые ставит перед нами Родина. Работать надо еще лучше. Так держать".

Это было последнее, словно прощальное напутствие, выступление генерального конструктора на большом собрании в коллективе созданного им КБ.

Донельзя занятый "Русланом", О. К. оставался стратегом и, заглядывая вперед, задумывался о высокоэффективном транспортном самолете короткого взлета. Им стал впоследствии Ан-70.

2. Последние страницы

Приближалось 80-летие Олега Константиновича. К этой дате мою дополненную книжку о генеральном издательство "Дніпро" вроде бы согласилось выпустить, рукопись уже готова, и надо ее показать О. К. Он долго болел, но вот, узнаю, выздоровел, и 8 марта 1984

года звоню ему домой. Поздравил с избранием в очередной раз депутатом Верховного Совета СССР и рассказываю о просьбе.

— Давайте завтра встретимся, — услышал в трубке знакомый голос. — Когда вам удобнее, — как всегда вежливо и со вниманием к собеседнику спрашивает О. К.

— Как вам, Олег Константинович, удобней.

— Часов в десять устраивает?

На том и договариваемся.

Следующий день выдался по-весеннему солнечным и немного морозным. Ровно в десять утра нажимаю кнопку звонка у калитки знакомого дома по улице Огарева, один. Первый раз я здесь был тоже в марте, 8 числа и девять лет тому назад. Звучит громкий лай собаки, затем она подбегает к двери и примерно через минуту в щель замечаю, как из дома в зимнем пальто и меховой шапке выходит О. К. Походка медленная, не та привычно стремительная, которую я видел в течение многих лет. Здороваюсь и слышу:

— Собака вам ничего не причинит.

— Да, помню, у вас был ласковый дог.

— К сожалению...

— Надо бы приспособить дистанционное управление калиткой, чтобы не ходить каждый раз.

— К сожалению, техника в быту не очень широко применяется.

Мы идем дорожкой сада к дому, на крыльце О. К. пропускает меня вперед, ждет, пока я сниму пальто, и мы входим в гостиную. Здесь та же обстановка, только над камином иной рисунок и висят другие картины. Присели к столу. О. К. разговаривает как-то замедленно, видимо, сказывается болезнь, и я и спрашиваю:

— Как ваше самочувствие, Олег Константинович?

— Неважно. Возраст. Мне ведь уже семьдесят девятый год пошел.

— Ну, в таком примерно возрасте люди вон какие посты получают, — имею ввиду последние события в стране, когда на высшие должности назначались люди весьма преклонного возраста.

О. К. улыбается:

— Это совсем другое дело. Когда Андропов пришел в Верховный Совет, он, видимо, был огорчен: такая огромная ответственность. Она его и к смерти привела, он ведь был очень болен. Сейчас все говорят о необходимости разграничения функций (партийных и государственных органов. — В. М.). И Андропов об этом говорил. Но у нас все сходится на одного руководителя, на одну организацию, в одну точку. Из института вы, если не подходит работа или вы не поладили с начальством, можете уйти в другой институт. А из Министерства — никуда. И как приняли решение, так и будет. И ничего не изменишь.

Был министром Петр Васильевич Дементьев. Он хорошо разбирался в серийном производстве, а опытные машины считал помехой. Потом назначили Кадышева. Он приборист опытный, но самолет не знал. Замом назначили нынешнего, Силаева. У него очень интересная биография. Кончил ВУЗ — назначили мастером. Умер начальник цеха — назначили. Главный инженер умер — опять назначили. Дошел до министра станкостроительной промышленности и сразу уволил там шестнадцать человек: очень они плохо работали, старые, засиделись. И тут умирает наш министр — Силаева к нам. Он хороший человек, но слушается начальников главков. И никак нельзя потом изменить решение.

— Я думаю, что вам очень много сил доводится тратить на сопутствующие, вернее препятствующие, обстоятельства.

— О, если бы заниматься только самолетами. Генеральному конструктору приходится заниматься всем: и строительством, и жильем. Например, существует на квартиры очередь, а в ней еще очереди: для ветеранов, для руководителей, многосемейных... И все надо учесть. А если надо дать квартиру, скажем, какому-то руководителю, у которого разрослась семья, то нужно идти в Совмин.

— Наверное, в тридцатые годы, когда вы строили планеры, было легче!

Утвердительный кивок, потом голова приподнимается: "Еще бы".

— Когда я поехал в Каунас...

— Извините, это когда вы перед войной, после планерного завода, первый раз у Яковлева работали?

— Да, и Яковлев мне дал задание сделать самолет. Так вот подходит ко мне в наркомате один человек, я уже забыл его фамилию, и говорит: "Вам трубы нужны будут хромансилевые?" Да. "Какого диаметра?" От двенадцати до двадцати миллиметров. "Центроплан будет из дельтадревесины?" Да. "Обтяжка полотняная?" И так далее, и все скоро пришло в Каунас. А сейчас на опытный самолет надо давать заявку за полтора года. Заказываем больше, иначе ничего не получим. Если забудешь какой-нибудь кусок фанеры, придется потом ползать на животе: дайте, мы забыли. "А куда вы смотрели?" — скажут.

— А где выход?

— Я предлагал в книге. Читали? "Для всех и для себя".

— Конечно.

— Надо вводить такие показатели, чтобы и государству, и человеку было выгодно. Сколько уже с валом воевали, а он жив. И по качеству те же вопросы. "Знак качества" ничего не дает. Качество не

выдерживают. Боятся: а как будет с количеством? Но если будет качество, то и количество будет: начнут брать продукцию. Я в "Труде" об этом писал.

— Психология мешает перейти на новые показатели.

О. К. согласился.

Снова объясняю цель своего прихода, и О. К. говорит, что писать книгу надо не об одном человеке, а об энтузиастах авиаторах. Будете у них своим и они вас покатают, улыбается он, и начинает рассказывать о самодеятельных конструкторах, это его давняя любовь:

— Захарченко (редактор журнала "Техника — молодежи". — В. М.) готовит статью о них. Недавно звонил: все визы собрал, осталась одна. Но, боюсь, она-то и задержит статью. Он еще и поэт. "Мужская честь" — его стихи, читали? Достаньте. Конструкторы уже построили около пятисот самолетов. Но их не признают, им всячески мешают. На Анатолия Балуева из Донецкой области, который строил самолет, кого-то катал, заведено уголовное дело, потом его посадили. У него дома была Марина Попович.

— Это у него дочь Воэла, о чем вы писали в "Комсомолке"?

— Да. В Ленинграде строили самолет, а ПВО задержала его пилота. Прокурор не нашел в его действиях состава преступления, я писал Колдунову (главком ПВО. — В. М.), тот распорядился отпустить. Но теперь, благодаря дельтапланам, малая авиация разовьется.

— Дашивец пробивает?

— Да, с моей помощью. Мы Агаркову (маршалу Советского Союза. — В. М.) о возможностях дельтапланов писали. Все согласны: надо их делать. А ведь у наших дельтапланеристов ничего нет, даже костюмов. Недавно жена вернулась с Домбая, там разбился дельтапланерист: он летал, спускался, опять летал и — замерз. Но есть и другие возможности разбиться.

— На тех же горных лыжах.

— Еще сколько. А мотоциклы, а гонки на льду? Боятся, что улетят за границу. Это ужасная психология. Тупые примитивные люди так могут рассуждать. Это приобретатели могут уехать. А изобретатели — совсем другие люди.

— В "Комсомолке" вы так заканчивали статью.

— Да, но в газете начало сократили.

— Не продолжаете воспоминания?

— Немного дописал. Но остановился на Ан-28, дальше нельзя писать.

— А самолет изготавливают серийно?

— Да, в Мелеце.

— А как с Ан-3?

— Ан-3 мы сделали. Заключили договор с Пащенко, с его маленьким КБ в Омске, на пять двигателей, а получили один. Остальные газогенераторы забрал Новожилов (Г. В. Новожилов, генеральный конструктор КБ им. С. В. Ильюшина. — В. М.). Это, не хвалясь, будет хороший самолет.

— В Омске в эвакуации во время войны работал Ивченко.

— Да, замечательный был человек. Недавно я пересматривал бумаги и вновь прочел его телеграмму. Он прислал ее, когда я выбирал двигатели. Он написал, — О. К. начал вспоминать.

— "Доки сонце зійде ..."

— Вот-вот! Очень остроумный был человек. А добил его Ворожбиев (заместитель министра авиационной промышленности СССР. — В. М.) Прилетел в Запорожье, и сразу говорит: "Все, радуйся — мы тебя на пенсию оформили". А Ивченко через два дня и умер. (Не через два дня, позже. — В. М.). Генеральных конструкторов нельзя отправлять на пенсию.

— Как в армии маршалов.

— Да, надо чтобы их держали до самой смерти. Да и что на пенсии делать? У меня хотя бы сад есть, я там могу работать...

О. К. опять обратился к своим, видимо, задевающим его проблемам.

— Вот у нас народный контроль занялся библиотекой, а там двести тысяч томов и работает библиотекарь. Вы ее, наверное, знаете.

— Валя? Хитрова?

— Да. Проверили, нашли недостатки и требуют библиотекаря снять. А она помнит каждую книгу, она со мной работает тридцать пять лет. Если есть недостатки — помогите устранить...

— И вы ничего не можете сделать?

— Ничего. Приходится переводить на другую работу. У народного контроля свой план. Его спрашивают вышестоящие инстанции: сколько сняли, сколько наказали. Вчера у меня был Амосов. Он сказал: "Вас не лечат, а хотят в институт уложить, поскольку у них тоже своя отчетность".

Кое-что зная о последних фирменных новостях, спрашиваю:

— Говорят, вы сделали большой самолет?

— Да, — следует острый взгляд в мою сторону. — Говорят. И о нем вы можете прочесть в зарубежной печати. Журнал (О. К. назвал его, но я не запомнил. — В. М.) на обложке дал схемы нашего самолета и американского С-5, причем, в размахе крыльев с очень незначительной ошибкой. Это потому, что они снимают со стационарного спутника-шпиона, который висит над Киевом на высоте четырехсот километров.

Самолет ведь не спрячешь. Это танк можно спрятать, а не самолет. В статье было написано примерно так. В Советском Союзе создан самый большой в мире самолет типа С-5. Это вполне закономерно. В России были построены "Илья Муромец", "Максим Горький", "Антей", так что это уже традиция. Мы предлагали послать самолет в Париж. Но с нами не согласились, и напрасно. Если бы он туда попал, это было бы грандиозное событие. Речь идет о приоритете. А так — все стушевывается.

— Трудностей с самолетом было немало?

— В общем, да.

— Блерио, Фарману в начале века было проще?

Кивает согласно головой.

— А почему — "Руслан"? Вы дали самолету это название?

О. К. опять кивнул и пояснил:

— По Пушкину Руслан был киевским князем. Киевская Русь была еще до Украины, до России, и это название устраивает и русских, и украинцев. За границей название расшифровывают так: "Русский лайнер "Ан".

— Но у него есть и традиционная цифра?

— Да, но о ней за границей не пишут. И эти сведения о самолете вы тоже узнали из зарубежных источников.

О. К. смеется. Но, видимо, правила секретности все же привычно соблюдает и в нашем разговоре.

— А можно создать еще больший самолет?

— Какого угодно размера.

— И есть необходимость?

— А вот это уже вопрос, — О. К. даже оживился. — Недавно ГКНТ (Государственный комитет по науке и технике СССР. — В. М.) обратился к нам с предложением сделать самолет, который мог бы поднимать семьсот тонн. Я начал думать: а есть ли такое оборудование? А как его с завода вывозят? По частям? Значит, где-то собирают, сваривают. Я позвонил Патону и спросил: можно ли собрать где-нибудь в поле такие узлы? "Конечно, — ответил он. — Мы вам дадим бригаду с инструментом и она в любой точке страны быстро все соберет и сварит". Тогда зачем делать такие огромные изделия и возить их самолетом? Мы можем и так все перевезти. Вот я и написал академику Марчуку об этом. Думают. Уже несколько месяцев.

— А другие объекты? Военные.

— У военных нет таких больших вещей. Это если для космоса, для таких полетов, как "Шатлл".

(Так, прикидываю уже сейчас, из этой идеи потом родился шестидвигательный гигант Ан-225 "Мрія". А Гурий Иванович Марчук — это академик, председатель ГКНТ СССР.)

Накануне в Киеве вдруг пошли слухи о якобы появившемся над городом неопознанном летающем объекте и даже называлось место, где он садился — село Яблуневка Макаровского района. Еще собираясь идти к О. К., я решил узнать его мнение на сей счет, и спросил:

— Коль скоро зашел разговор о космосе, как вы относитесь к летающим тарелкам?

— Хм. Хотелось бы верить, что они есть. Академия наук издает справочник о всех непонятных явлениях. Часть их вызывается метеоусловиями, но есть несколько таких, которые не имеют объяснений. Недавно над Киевом было такое явление. Потом газета — как называется, напомните.

— "Вечерний Киев".

— Нет...

— "Прапор комунізму"...

— Да, просила всех сообщить о том явлении. Я читал в журнале "Вопросы философии" статью Шкловского, где он доказывал, что возможны подобия нашей галактики. По сложной формуле он разбирал вероятность других цивилизаций. Но статья, такое было ощущение, обрывалась. Видимо, там был вывод, а его редакция убрала.

— Потом тот же Шкловский категорически отрицал такую возможность, — говорю.

— Да, я тоже читал об этом. Но ведь у меня есть номер с его старой статьей. Во-первых, сейчас уже доказывают, что передвижение возможно и со скоростью, большей скорости света. Во-вторых, меня это не устраивает идеологически. Если признать, что мы одни, значит, можно согласиться с божественным происхождением жизни. А тогда и со всей этой поповской ерундой о чудесах.

— Но, возможно, жизнь возникла в результате каких-то уникальных явлений?

— Да, споры в космосе не гибнут и под воздействием космических лучей. И, наконец, жизнь бесконечна не только в пространстве, но и во времени. Пять миллионов лет тому зародилась жизнь. А что происходило на сто миллионов лет раньше? И было бы грустно узнать, что мы одни, и делаем очень много для того, чтобы погубить себя.

— Вы имеете в виду развитие техники?

— Вооружения. Накапливается его количество, все большее число людей получает доступ к кнопкам: и наркоманы, и пьяницы. Представляете, какой-нибудь "Першинг" из-за ошибки прилетит. Что это: первый удар, на который нужно отвечать? Или ошибка? Надо иметь огромную выдержку и мужество, чтобы объяснить потом стране,

почему исчез, скажем, Омск. А если там у кого-нибудь окажутся родственники? Давай все кнопки нажимать?

Еще один вопрос давно хотел задать. Я не раз читал в каких-то справочных изданиях о том, что О. К. Антонов родился в селе Троицкое или Троицы. Получалось, будто он происходил из крестьянской семьи, по крайней мере — из села. Но я знал, что это не так, и спрашиваю:

— Олег Константинович. В справочниках пишут, что вы родились в селе Троицкое, под Москвой. Наверное, там отец ваш работал: вы ведь не из села в обычном смысле этих слов?

— В селе Троицы, так вроде. Сейчас там Домодедово. Отец был прорабом. У нас были друзья — Оболенские, и у них в доме мы жили.

(Не князья ли Оболенские? Не знаю — не спросил.)

— Отец в подмосковном Подольске строил психиатрическую лечебницу. И немцы, когда прорвались, расстреляли всех ее больных. Затем работал в Псковской области. Я видел построенные отцом мосты из гранита. Огромные глыбы, между ними — мох. Он, оказывается, может заполнять пространство. Как эти глыбы поднимали — без кранов? Эти мосты еще долго будут стоять.

А в 1911 году мы переехали в Саратов. Я учился в первых двух классах реального училища. Сейчас там школа, на улице Константиновской. Потом школы закрылись, они плохо работали, а оставили вечерние школы, но меня не брали, так как мне было пятнадцать лет, а нужно шестнадцать. Я ходил с сестрой — она старше, ко мне и привыкли.

Затем я поступил в институт, на путейное отделение, все же ближе к транспорту. Но его закрыли и мне дали возможность перевестись в Горький, в строительный. А тут нашелся студент, который получил путевку — тогда ведь по путевкам в институты направляли — в Ленинград, на кораблестроительный факультет. Мы с ним и поменялись. Это сложная цепь случайностей.

— Это та случайность, в которой проявляется закономерность.

— Да, но я бы все равно добивался своего: летать.

— А могло бы произойти иначе? Если бы не конструктором, то кем бы вы стали?

— Если бы не конструктором, то стал бы летчиком. Как-то под Москвой была встреча в части, которой раньше командовал Кожедуб, и я им сказал: "Дорогие товарищи! Я вам завидую. Я всю жизнь мечтал летать, а стал, к сожалению, конструктором".

О. К. улыбнулся — очень уж это звучит причудливо: "к сожалению, стал конструктором". Да ещё — генеральным.

— Недавно в интервью Марины Попович я прочел о вашей любви к Гоголю. Я, признаться, считал, что вам ближе другие писатели. Скажем, Экзюпери.

— Ну, Экзюпери... Это, конечно. Но Гоголь! Его сейчас нельзя было бы печатать: прямо про наши дни написал.

О. К. на несколько секунд задумался и произнес:

— Мне пришла в голову любопытная идея — организовать комиссию по наблюдениями за нововведениями. Это из "Мертвых душ". Вернетесь домой, снимите с полочки второй том и прочтите. Ну, прямо о нашем времени.

Дома я нашел это место из второго тома поэмы: "пришла ему счастливая мысль — устроить новую комиссию, которая будет называться комиссией наблюдения за комиссиею построения, так что уже тогда никто не осмелится украсть". Действительно, как про нас.

— Олег Константинович, — говорю. — У меня иногда появляется дерзкая мысль попросить вас рассказать о том, чего не знаю.

— Чего не знаете или о чем еще нельзя писать?

— И то, и другое.

— Ну что ж, пожалуй...

— Как-нибудь весной, когда потеплеет, чтобы можно было в саду разговаривать, а не в помещении.

— Что ж, попробуем.

Наш разговор длится полтора часа и замечаю, что О. К. устал, былой живости у него уже нет и, хоть и жалко прекращать беседу, решаю уходить.

Благодарю своего собеседника, мы поднимаемся из-за стола и подходим к двери.

— Олег Константинович, — обращаюсь к нему напоследок, — я вас прошу сообщить, когда прочтете рукопись.

— Оставьте телефон, я позвоню. — О. К. сделал шаг к столу, чтобы записать мой номер.

— В конце рукописи он указан.

— Хорошо, я позвоню...

— Если не возражаете, за рукописью приеду домой: к вам по служебным каналам стало очень трудно пробиваться... Раньше я звонил Лидии Прокофьевне, она соединяла с вами, а теперь...

— Да, все усложняется...

О. К. очень вежливо, даже несколько церемонно, как умели делать хорошие старые артисты, попрощался, подал руку и наклонил голову.

Я закрыл дверь, прошел залитым солнцем двориком, открыл калитку и вышел на тихую улицу Огарева и несколько раз оглядывался на дом О. К.

3. Печальные дни прощания

Вскоре мне сказали, что О. К. полетел в Москву получать золотую медаль имени А. Н. Туполева. Не стоило, говорили потом, да и сразу не советовали отправляться в путь и тем более — самолетом.

Резон в этих доводах, конечно, был. Но мне все-таки кажется, что О. К. вновь захотел увидеть город, где прошла его молодость, где он стал конструктором самолетов и обрел силы, где встречал самый радостный в своей жизни день — День Победы, откуда вышел на широкий путь...

А еще, думаю, решил вновь ощутить ни с чем не сравнимое чувство полета в бескрайнем небе. Небе, которому была безраздельно отдана вся его долгая, трудная и счастливая жизнь.

Но после возвращения домой 16 марта с О. К. случился удар.

1 апреля вечером звоню Эльвире Павловне.

— Ваша рукопись лежит, — сказала она. — Олег Константинович ее смотрел, какие-то правки сделал, но дочитал ли до конца — не знаю. Можете взять. Он видимо не скоро продолжит чтение.

Как-то не хотелось забирать рукопись и тем самым словно отвергать надежды на новую встречу... Условились, что позвоню в конце недели.

А в среду, 4 апреля, из КБ позвонили: Олег Константинович умер в два часа дня.

"В лице О. К. Антонова, — читал 6 апреля в "Правде" некролог, подписанный руководителями Советского Союза, Украины, Киева, Академий наук, Министерства авиационной промышленности и родственных предприятий, — страна и советское самолетостроение потеряли крупного ученого и выдающегося авиационного конструктора".

"Неутомимый поиск новых решений и творческая смелость, — подчеркивалось дальше, — сочетались у О. К. Антонова с блестящими организаторскими способностями, большой скромностью и высокими душевными качествами. Он пользовался большим авторитетом и уважением у всех, кто работал с ним и знал его".

И так случилось, что в эти же дни, 4 и 6 апреля, газета "Индустриальное Запорожье" напечатала отрывки из моей документальной повести об А. Г. Ивченко, которую когда-то читал О. К. Сделать это, говорили мне редактор Петр Горбачев и его заместитель Виктор Филиппов, было непросто. Однако они сумели преодолеть чье-то сопротивление, и теперь в одном номере и даже на одной полосе соседствовали некролог об О. К. Антонове и очерки о его соратнике.

Видеть все это было жутко.

Более шести десятков лет отдал О. К. авиации, стал старейшиной среди авиаконструкторов мира и великое множество машин прошло перед его глазами, через его руки и мысли. Путь его не был триумфальным шествием конструкций, и не одни награды и признания определяли его. Было всякое. Успех иногда сменялся неудачей, радость — досадными огорчениями и даже глубокой душевной болью. Порою препятствия казались непреодолимыми, но невозможно, напомню его слова, уйти от самого себя. И не раз начиналось все с начала. Только вот каждый такой шаг оставлял по себе память. Ранней сединой. Преждевременными морщинами. Бессонными ночами. Острыми зарубками в памяти и на сердце.

Огромный запас прочности — физической и духовной — нужно иметь для такой жизни. Чтобы не останавливаться, а настойчиво двигаться вперед. Всегда и во всем стремиться быть впереди! А ведь кроме известных и летающих машин было немало разработок, которые по разным, чаще всего не относящимся к их достоинствам, причинам не пошли в производство и остались в архивах КБ.

И вот — похороны.

К десяти часам весь квартал Владимирской от бульвара Шевченко до улицы Ленина был заполнен людьми. Они медленно двигались к академическому Конференц-залу. Еще не так давно в этом, тогда торжественно-праздничном, а сейчас печально-траурном, зале отмечали юбилей О. К., а сегодня проходит прощание с ним.

Почти тридцать лет я знал О. К. Изучал его жизнь, творчество. Не раз чужие и свои поступки и слова соотносил с Олегом Константиновичем и задавался вопросам: а как бы сделал он? Или, говорил, Антонов этого бы не допустил. И счастлив, что знал его... Перебираю в памяти прежние встречи, и отчетливо возникает облик, слышится голос этого удивительного человека, который жил и работал в полную силу, любил жизнь и немало в ней изведал, включая всемирную славу, искреннюю любовь и преданность, глухое недоброжелательство и вопиющую несправедливость, и все иное, что часто выпадает на долю личностей крупных, необычных.

На Байковом кладбище звучала скорбная музыка, произносились слова прощания и признания, приводились свидетельства заслуг большого ученого. И, разумеется, вспоминали обаяние, неиссякаемую энергию, яркий талант и необычайную скромность выдающегося конструктора, его авторитет и уважение, которые он имел у всех, кто работал с ним.

Олега Константиновича похоронили. Было не по-весеннему жарко, и подумалось, что вот настало то тепло, о котором мы говорили в последнюю встречу, и можно было бы возобновить нашу беседу в саду, а его — нет.

А жизнь продолжала свой извечный ход, и 12 апреля я возвращался в Киев из командировки на совместном детище О. К. Антонова и А. Г. Ивченко Ан-24. Смотрю на знакомый силуэт самолета, слышу мощный гул его силовых установок с переливами при смене режимов, и вспоминаю самый первый его вылет октябрьским днем пятьдесят девятого года, рассказы летчиков-испытателей Г. И. Лысенко, Ю. М. Сорокина, И. Е. Давыдова — их, к сожалению, тоже нет уже — о "двадцать четверке", полет с Ю. В. Курлиным в Северодонецк, путешествия на ней в Тюмень, Узбекистан и другие места Союза, полеты на "Аннушке", Ан-10, "Антее"...

И опять память возвращает к встречам с О. К. Антоновым, с близкими и соратниками А. Г. Ивченко, к эпизодам жизни этих людей, жизни непростой, не всегда радостной, порою с очень горькими днями, но всегда прямой, с ясной и значительной целью. Потому созданное этими людьми не исчезло вместе с ними, а продолжает вновь и вновь напоминать о них, выявляя масштаб их личностей.

Спустя некоторое время опять пришел в знакомый дом на улице Огарева. Меня встретила Эльвира Павловна. Гостиная казалось какой-то пустой, хотя ничего в ней не изменилось, лишь на стене висел портрет Олега Константиновича в черной рамке. Мы разговаривали за тем же столом, за которым месяц назад он сам сидел напротив меня.

— Вот ваша рукопись, — Эльвира Павловна принесла мою папку. — Олег Константинович делал какие-то пометки, но дочитал ли до конца, не знаю.

Я взял папку, раскрыл и увидел небольшие правки, а среди моих машинописных страничек нашел фотографию со станции "Северный полюс-5", письма оттуда М. Н. Каминского об Ан-2 и маленькую вставочку от руки самого О. К. И эти его строки, замечания были, наверное, последним из того, что сделал он за свою жизнь.

В течение 15 лет я был на трех юбилеях О. К. Антонова, и всегда в докладах и выступлениях о его научно-технической деятельности обычно шел солидный перечень достижений и заслуг, как бывает на подобных торжествах. И я записал, что бывший комдив Ан-12, а тогда уже первый заместитель командующего Военно-транспортной авиации М. П. Заика сказал: "Сейчас Военно-транспортная авиа-

ция — на самолетах "Ан". При всех погодных условиях в воздух поднимаются только "Аны". Авторитет ваших самолетов очень высок. При подходах к зарубежным аэродромам на наши запросы нам неизменно отвечают: "А! "Антонов"! Хорошо! Заходите!"

Еще на торжестве говорилось о том, что возглавляемое им КБ устремлено в будущее. Это была самая высокая награда юбиляру, создавшему крупнейшую авиационную научно-техническую школу.

По свидетельству изучающего закономерности формирования и деятельности научных школ доктора физико-математических наук Ю. А. Храмова, такое творческое сообщество отличается высокой научной квалификацией и единством подходов к решению проблемы, стиля работы и мышления, оригинальностью и новизной идей и методов реализации своей исследовательской программы и, конечно, научным лидером. А проявлением школы должны быть значительные научные результаты, авторитет и общественное признание в своей области.

Анализируя особенности научно-технической школы О. К. Антонова, специалисты выделяют немало ее пионерных достижений. Полученные в творческом содружестве со многими другими организациями, они содействовали прогрессу авиационной науки и техники. Попробую эти оценки осмыслить, сгруппировать, сформулировать новые и выделить отдельно, с красной строки.

Методологические:

- правильное определение тенденций развития мировой авиационной науки и техники;
- ориентация на самые актуальные запросы хозяйственного и оборонного комплексов страны;
- аэродинамические исследования новых схем транспортных самолетов, в том числе с короткими взлетом и посадкой;
- достижение высокого аэродинамического качества;
- обеспечение высоких результатов на взлете и посадке и уникального поведения самолета на больших углах атаки;
- прочностные исследования, связанные с широким грузовым люком и системой трапов в хвостовой и носовой частях фюзеляжа, большим весом моногрузов и размещенными на фюзеляже шасси повышенной проходимости по грунту;
- исследования устойчивости и управляемости самолета при коротких взлетах и посадках;
- разработка методики парашютного десантирования тяжелых и крупных грузов;

- исследование устойчивости при большом диапазоне эксплуатационных центровок во время перемещения грузов и техники при десантировании в полете;
- учет в процессе проектирования требований технологии;
- внимание к вопросам эстетики при конструировании и эксплуатации самолетов;
- ориентация на высокую экономическую эффективность.

Научно-организационные:

- формирование устойчивой тенденции сотрудничества двух КБ, двух научно-технических школ с выработкой общей идеологии при конструировании системы самолет—двигатель;
- внимание к обширному кругу проблем, прямо или косвенно связанных с самолетостроением и всей системой жизнедеятельности научно-конструкторской организации;
- активное обращение к научно-технологическим достижениям, а также инициирование создания в других областях науки и техники новых материалов, технологий, оборудования и их широкое применение;
- вовлечение в научно-технологический поиск не связанного формально с КБ широкого круга смежных НИИ, предприятий и актива энтузиастов;
- новаторский подход к организации учебного процесса в ВУЗе и его взаимосвязи с практикой.

Конструктивные:

- использование эффективной механизации крыльев для самолетов с высокими взлетно-посадочными характеристиками;
- компоновка первого в мире широкофюзеляжного самолета с большим грузовым отсеком и герметическим люком;
- создание многоколесных шасси высокой проходимости для малоподготовленных грунтовых аэродромов;
- создание комплексов оборудования и систем для наземного и воздушного десантирования людей, грузов и техники.

Технологические:

- применение в конструкции тяжелых самолетов крупных монолитных и сборных элементов из сплавов алюминия и титана;
- применение клеесварных, клееклепаных и клеевых соединений металла;
- монтаж агрегатов в панели и другие новые технологические методы.

К этим направлениям я бы добавил и особенности социально-нравственного характера, которые были свойственны школе О. К. Антонова:

- сплочение большого коллектива на решение сложных задач;
- создание высоконравственной атмосферы в КБ;
- поддержка талантливых сотрудников и выдвижение их на ответственные посты;
- формирование и развитие традиций и корпоративной культуры в деятельности КБ;
- стремление к гармоничному единству духовной и профессиональной культуры;
- внимание к развитию высокой культуры, охране природы и другим актуальным проблемам жизни страны и общества;
- постоянная забота о воспитании молодежи, техническом творчестве и спорте;
- личный пример глубоко морального, интеллигентного поведения в коллективе и обществе.

Все это совокупно можно обозначить как проявление достаточно нового для авиационной промышленности Советского Союза 50—80-х годов прошлого века инновационного подхода.

Чтобы все это найти, определить, создать, постоянно реализовывать и развивать, конечно, О. К. Антонову нужно было обладать качествами выдающегося ученого, инженера, организатора, стратега, лидера. Понимал ли он свой масштаб, как оценивал себя, спросил я Е. А. Шахатуни, и услышал в ответ:

— Олег Константинович всегда был настолько увлечен своей работой, что никаких мыслей о том, кто он, у него не было. Он радовался, когда удавалось что-нибудь сделать.

(Дочь О. К. Анна Олеговна при этом добавила, что цену себе он, конечно, знал, но никогда не говорил об этом — это не его стиль.)

— Правда, — продолжала Е. А., — как-то пожалел, что не может оставить КБ сыну, как это сделали Яковлев и Туполев. А я ему говорила, что это ужасно, когда КБ передают детям.

Тем более, замечу, что в обоих случаях новой славы те КБ не достигли и только растеряли старую.

О. К. Антонов поступил так. Начиная, наверное, с января, рассказала мне спустя двадцать лет после тех печальных дней Эльвира Павловна, на отдельных листиках бумаги, как обычно, О. К. стал делать какие-то записи. Сразу после его смерти она взяла на столе папку с этими записями. Они адресовались сыну Андрею, содержали что-то сугубо их личное и дорогое, а на восьми страничках из школьной тетради в клеточку О. К. наметил перспективу для работы. Он указал, на что надо обратить внимание и, дав характеристику своим заместителям, назвал имя возможного преемника — П. В. Балабуева.

Так что и последние его помыслы были связаны с самолетами и родным КБ.

4. Имя на борту

Конструирование самолетов по своей содержательной сути, по техническим, если угодно, параметрам в принципе не очень уж отличается от создания любой другой и тем более — сложной техники. И самолет, и трактор, и электровоз, и роторный экскаватор или мост над рекой проходят одинаковые стадии своего рождения и опираются на сходные научно-инженерные закономерности и методы. Однако же едва ли не с самого своего появления самолет в представлении человека наделялся неким, я бы сказал, надтехническим свойством, окружался романтическим флером и в чем-то выглядел особо. Конечно, свою роль в этом играет подстерегающая оторвавшийся от земли летательный аппарат опасность. Но ведь и плавание — рискованно, и езда на автомобиле уносит жизней больше, чем авиация.

Главной же в числе причин такого отношения к самолету выступает, думаю, своего рода зрительная физическая сверхъестественность полета — взял и полетел. Как это так? — удивлялась мама Олега Антонова. Все знаю об аэродинамике, слышал я от специалистов, а не могу осознать, что самолет — летит. И я как-то с удивлением воспринимаю полет тяжеленной, из металла, машины, а ведь тоже учил его теорию.

Это все переносится и на авиаторов. Потому-то они всегда получали высокое общественное и государственное признание. Еще братья Райт немедленно после своих скромных попыток подняться в воздух на склонах небольшого местечка Китти Хаук сделались всеамериканскими знаменитостями, а их полеты через пять лет в Париже стали настоящим триумфом. И наши первые пилоты Михаил Никифорович Ефимов и Сергей Исаевич Уточкин сразу же удостоились всероссийской славы. А когда И. И. Сикорский построил "Илью Муромца", машину осмотрел государь император Николай Второй и тем самым как бы приподнял деяния конструктора и его детище над общим уровнем признания.

Еще ярче ореол славы сопровождал конструкторов главных и генеральных недавно. Известно, каким вниманием власти и даже вождей пользовались они в СССР. Имена А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, А. С. Яковлева, Н. Н. Поликарпова, А. И. Микояна, С. А. Лавочкина становились буквально легендарными. И пусть в стране были и другие обладатели не менее обширного набора наград, именно авиационные конструкторы имели особый общественный и официальный статус. О. К. свой путь начинал именно в эпоху такого восхищения авиацией, и на его долю тоже досталось немало горячих лучей, которыми всегда согревали (и порою обжигали) наших корифеев.

Хотя проектирует и строит самолеты большое количество людей, их все же называют именами одного человека — генерального конструктора. Не все эту традицию одобряли. Скажем, М. Л. Галлай обосновывал мне ее архаичность. Тем не менее, самолеты носили имена своих конструкторов, и это не было только признаком уважения к ним. "Мы, советские инженеры, — говорил О. К. еще на парижском Салоне 1965 года, — подписываем свои самолеты, которые строим, и отвечаем за них прежде всего своей честью. Я говорю это для того, чтобы напомнить об огромной ответственности, которую возлагает на нас наше общество".

Действительно, творению авиаконструктора доверены тысячи жизней. Машина многократно проверена на земле, в полете за ней следят точные приборы, экипаж обучен, и сейчас катастрофы с опытными, а тем более — серийными машинами — редчайшие, нелепые случаи. Однако же полностью избежать риска, вероятно, никогда не удастся не только на самолетах, но и вообще на транспорте, и об опасностях конструкторы помнят всегда. Нет, не просто все-таки давать свое имя самолету и каждый раз, провожая его в полет, все переживать заново и при этом постоянно помнить о множестве других машин, летающих с твоим именем на борту.

Со временем, особенно после смерти основателей некоторых КБ, их преемники вводят иную систему названий. Но есть и те, кто, напротив, только укрепляют старую традицию и оставляют за новыми самолетами и вертолетами прежние имена: "Сикорский", "Туполев", "Ильюшин", "Сухой", "Миль", "Камов", "Яковлев". И — "Антонов". И в этом — высшее признание уже ушедшего от нас человека.

Киевское КБ дает своим самолетами известное всей планете название "Ан", и само стало носить имя своего создателя. Так продолжалась его жизнь в небе.

Прошел всего лишь год с небольшим после смерти О. К. Антонова, и его имя вновь облетело мир — это был явлен в Париже мощный Ан-124 "Руслан".

Появившись в июне 1985 года в Ле Бурже, "Руслан" так же, как много лет тому назад "Антей", стал триумфатором. О нем писали, им восторгались, награждая яркими эпитетами и сравнениями. "Поздравляем с еще одним выдающимся достижением советскую авиационную промышленность и конструкторское бюро имени Антонова. Мир поражен". "Советский самолет заслуживает высоких комплиментов. Он делает честь Салону в Ле Бурже". "Через двадцать лет после появления "Антея" мы вновь кричим "браво" советским авиаконструкторам, творцам "Руслана". Так писали зарубежные газеты.

Только Олег Константинович этого уже не видел.

Серийный выпуск "Руслана" начался в Киеве, а потом в Ульяновске, там первую машину поднимал экипаж А. В. Галуненко, и он же выполнил на нем все сдаточные полеты.

Всего лишь через 6 лет после "Руслана" взлетел новый, более мощный, шестидвигательный самолет Ан-225 "Мрія". Еще в середине семидесятых, в разговорах с О. К. Антоновым генеральный конструктор космической техники Г. Е. Лозино-Лозинский предложил создать систему из самолета и стартующего с него космического челнока. Дальнейшего развития эта заманчивая идея сразу не получила, но — не погибла, и уже под руководством П. В. Балабуева была реализована. Этот самолет в свой отсек длиной 43,3 и шириной 6,4 метра берет до 250 тонн груза и может преодолеть до 4000 километров. А главное его качество — способность перевозить на внешней подвеске такие предметы, которые никакое другое транспортное средство не способно взять.

Традиционно двигатели к этому самолету создавал родственный коллектив Запорожского машиностроительного конструкторского бюро "Прогресс" имени А. Г. Ивченко.

Командиром экипажа на новом корабле стал А. В. Галуненко. Он рассказывал:

— О том, что наше КБ приступило к будущему самолету Ан-225, я узнал в 1984 году во время испытаний "Руслана" и общения с его конструкторами. Размеры и возможности новой машины поражали воображение. И вот где-то в июне генеральный конструктор Петр Васильевич Балабуев сказал, что рассматривает меня как командира нового самолета для проведения программы летных испытаний. Позже я узнал, что этот выбор был основан на рекомендации Владимира Ивановича Терского, который для меня был учителем в летной работе. Пройдя с ним "школу" испытательных режимов на опытных самолетах Ан-28, Ан-72 и Ан-124 вторым летчиком и командиром экипажа, я приобрел неоценимый опыт.

Обычно, командир сам выбирает второго пилота, и с предложением войти в экипаж он обратился к Сергею Александровичу Горбику.

— Это был человек удивительной летной биографией и с большим опытом, — вспоминал А. В. Галуненко. — С ним мы много часов провели вместе, на пилотажном стенде отрабатывая систему управления и различные отказные ситуации. Штурманом-испытателем был Сергей Нечаев, в то время молодой специалист, но с исключительными способностями, не только в навигации, но и в музыкально-поэтическом творчестве. Бортинженером по авиационному оборудованию стал Владимир Гусар, а бортрадистом — Вячеслав Белоусов, оба знающие свое дело люди. Очень важным для меня и

для экипажа было назначение старшим бортинженером Александра Шулещенко. Он имел огромный опыт эксплуатации аналогичных самолетных систем и двигателей на "Руслане", начиная с его первого полета, и не один раз выходил из сложных положений. Ведущим инженером, организатором проведения летных испытаний, мозговым центром по анализу их результатов был Михаил Харченко.

30 ноября 1988 года самолет торжественно выкатили из сборочного цеха под открытое небо. Оно же в тот пасмурный день было облачным и суровым, а промозглая осень уже превратилась в снежную зиму. Но тысячи собравшихся создателей этого уникального гиганта были переполнены чувством гордости за свой труд. Летчики приняли от производственников символический ключ, произнесли короткие речи перед самолетом с нанесенной ночью надписью "Мрія" на борту, генеральный разбил традиционную бутылку шампанского, и началась подготовка к полету.

Идея создания Ан-225 на базе прошедшего летные испытания Ан-124 с преемственностью большинства узлов и агрегатов, идентичностью многих элементов бортовых систем и оборудования позволили сократить сроки наземной подготовки. Уже 3 и 4 декабря самолет совершил на аэродроме в Святошине рулежки, развороты и пробежки до скорости 200 километров в час с подъемом передних опор шасси. Больших проблем при этом не возникло, характеристики управляемости самолета были приемлемые, и первый полет назначили на 20 декабря.

Однако в тот день плохие метеоусловия не позволили поднять "Мрію" в небо.

На следующий день, 21 декабря 1988 года, погода тоже не радовала: низкая облачность и встречно-боковой ветер приносили заряды снега. Но тянуть дальше не имело смысла, ведь могло быть и хуже. Выполнив обязательную контрольную пробежку с подъемом передних опор шасси, вернулись на старт. Экипаж остался на своих местах, а командир спустился по трапу докладывать генеральному конструктору о готовности к первому полету.

— Но сразу, — признается он, — я не увидел Петра Васильевича в многочисленной массе людей и не смог понять — кому докладывать. И только когда он с группой людей двинулся в нашу сторону, я с облегчением зашагал к нему. А во главе всех идущих навстречу мне был Владимир Васильевич Щербицкий и другие руководители.

Выслушав доклад, Балабуев расписался на полетном листе, и командир вернулся в кабину. Прогрев двигатели и приняв доклады экипажа о готовности всех систем, Галуненко медленно стронул само-

лет с места. Машина двинулась вперед, ускоряя разбег, и, пробежав менее тысячи метров, легко оторвалась от земли и ушла в пасмурное зимнее небо.

Первый полет планировался на три часа. Но из-за ухудшения погодных условий летали всего лишь час четырнадцать минут. Полет выявил соответствие реальных характеристик самолета расчетным, а его поведение в воздухе было похожим на то, говорил командир, которое ранее моделировалось на пилотажном стенде.

Так этот удивительный самолет-гигант сделал первый шаг в небо.

Какие впечатления остались от него, спросил я командира. А он, усмехнувшись своей приветливой (и это не штамп, а именно так) улыбкой, ответил просто: в первом полете настолько занят самим полетом и так стараешься все успеть, что ни о чем ином не думаешь.

Испытания показывали хорошие результаты, и уже через четыре месяца на космодроме Байконур "Мрія" выполнила первый полёт с многоразовым космическим комплексом "Буран" на своей спине. Там же, на Байконуре, провели все основные испытания по определению степени влияния "Бурана" на устойчивость и управляемость самолета, его летно-технические характеристики и прочность. Все работавшие с самолетом сочли те полеты не менее сложными, чем первый полет.

"Мрія" с космическим кораблем на внешней подвеске образовали удивительно красивое сочетание. Зафиксированное фотообъективами, оно облетело мир и осталось непревзойденным научно-техническим шедевром.

Потом был триумф Парижа и полеты по всему миру. В течение года, не прекращая испытания, "Мрія" побывала на самых престижных авиационных выставках и салонах, обошла обложки всех авиационных журналов и это было поистине триумфальным шествием самолета и его создателей. Так самолеты с честью несли на своих бортах славное имя "Антонов".

Потом на Ан-225 А. В. Галуненко с экипажем перевозил гуманитарные грузы для детей чернобыльцев.

В 1989 году он на своем гиганте перекрыл 110 мировых рекордов в одном полёте, и за такое достижение имя командира занесли в книгу рекордов Гиннесса. Затем были новые мировые рекорды, а всего их на счету летчика вместе с восемью достижениями на Ан-72 и двадцати одним на "Руслане" стало 263.

Издательство "Дніпро", с которым мы договаривались о книге, почему-то не захотело ее выпускать. Соединив повествования об О. К. Антонове и А. Г. Ивченко под общим названием "Союз крылы-

шек и лопаток", я отнес рукопись в Политиздат Украины. В 1989 году она вышла с той, где они вдвоем, фотографией на обложке. А главный редактор Издательства Анатолий Анатольевич Чичановский резонно сократил прежнее, взятое из подписи О. К, название до "Союза крылатых".

Жаль, конечно, что и ее О. К. не видел. Хотя, возможно, ему бы в названии опять не понравилась "крылатость".

В 1990 году появился уже упомянутый сборник работ О. К. Антонова "Планеры. Самолеты". Читаю его и очень сожалею, что раньше, при жизни автора, они не были собраны вместе; это, несомненно, замечательная характеристика масштаба личности О. К.

Но случались и печальные события. 13 октября 1992 года неподалеку от Киева трагическое стечение обстоятельств привело к гибели Ан-124 экипажа С. А. Горбика. Второй "Руслан" с военными летчиками рухнул 6 декабря 1997 года в Иркутске. И все же эти выдающиеся гиганты уверенно завоевывали небо. На них установили множество мировых рекордов, включая перелет экипажа В. И. Терского через весь Советский Союз, стали перевозить уникальные по весу и габаритам грузы и Ан-124 достойно заняли свое, лидирующее, место в мировой транспортной авиации.

За создание самолета О. Г. Котляру, Г. Г. Онгирскому, Ю. В. Попову, В. М. Потапенко, В. И. Терскому и В. И. Толмачеву в 1993 году была присвоена Государственная премия Украины.

А самолеты с именем "Антонов" продолжали свои славные полеты, хотя и многое изменилось.

Сменившему О. К. Антонова у руля мощной и сложной научно-технической, со специфической продукцией, организации П. В. Балабуеву выпала, пожалуй, самая трудная за всю историю КБ задача. Когда в середине девяностых годов не было зарплат и нависала угроза над самим КБ, он сумел удержать уникальный конструкторско-производственный комплекс в передрягах перехода от жесткой плановости к самодеятельности рынка, испытав при этом острую конкуренцию и даже недоброжелательность. Я слышал от ветеранов КБ, что только благодаря его упорству, настойчивости, целеустремленности, как и самоотверженности всего коллектива, КБ было сохранено в опасную пору и получило новое развитие.

Следующим детищем КБ стал Ан-70. Самолет задумывал еще О. К. Антонов и даже в своем завещании указал на перспективность работы с машиной. Но на нее не хватило уже жизни, и проектированием "семидесятой" руководил П. В. Балабуев. Ведущим конструктором на машине был знаменитый в прошлом авиамоделист Юрий Сергеевич Скворчевский.

20 января 1994 года я был на выкатке этой машины. Сохраняя в своей внешности основные "ановские" черты, она и отличалась от них, особенно соосными винтами. И я вспомнил, что много лет тому назад О. К. рассказывал мне о том, как он "завязывал" создание нового двигателя, который тогда еще даже не имел названия; теперь эти двигатели Д-27 должны были поднимать новый "Ан" в полет.

Летчик-испытатель Сергей Васильевич Максимов принял символический ключ, и после обычной подготовки, 16 декабря того же года взлетел. К великому сожалению, самолет и его экипаж в одном из полетов погибли. Этот удар был очень болезненным для КБ, но там не дрогнули, построили второй экземпляр Ан-70. Испытать его поручили А. В. Галуненко. Со стороны тяжесть этой ноши представить невозможно, и новый экипаж, 24 апреля 1997 года подняв в воздух машину, достиг пройденной его товарищами точки и пошел дальше; это требует очень большого мужества.

Но времена наступали уже иные. После развала СССР закрыли программу "Энергия—Буран", и уникальная, не имеющая равных в мире, "Мрія" превратилась в склад запасных частей. Конечно, в КБ не могли забросить свой самолет и искали ему новое применение. Были даже разные экзотические проекты, а тем временем из-за рубежа поступали заказы на перевозку сверхтяжелых уникальных грузов. И генеральный опять, как уже бывало в судьбе КБ, принял смелое решение — модернизировать Ан-225 в коммерческий самолет.

В апреле 2001 года начались его наземные испытания. А 7 мая А. В. Галуненко со своими товарищами по первому экипажу Сергеем Нечаевым, Александром Шулещенко и новыми вторым пилотом Анатолием Моисеевым, бортинженером Сергеем Жовниром и бортрадистом Александром Яськовым поднял самолет. Затем были еще 20 испытательных полетов, Париж, мировые рекорды и начало трудовой деятельности.

А. В. Галуненко стал заслуженным лётчиком-испытателем СССР, мастером спорта СССР международного класса, первым Героем Украины, заслуженным работником транспорта и заслуженным мастером спорта Украины, кандидатом технических наук. В 2005 году летчика избрали президентом Федерации авиационного спорта Украины.

Смотри, Саша, может, передумаешь, говорил ему командир дивизии, отпуская в ШЛИ. Назначим командиром эскадрильи, майором сразу станешь. А у летчиков-испытателей по-разному судьба складывается. Видел я в Жуковском и неудачников. Как бы и тебе не

пришлось стоять под пивным ларьком с пустой кружкой. Нет, отвечал упрямый Галуненко, не передумаю. А когда они через много лет встретились в Киеве, то, понятно, вспомнили и это предостережение. А книжечка о Владимире Сергеевиче Ильюшине хранится у Александра Васильевича до сих пор.

Работали и с Ан-70 и, несмотря на развал авиационной промышленности и Военно-транспортной авиации бывшего СССР, как и вопреки недобросовестности предполагаемых заказчиков, он остается самым совершенным для своего класса самолетом.

Крепло и содружество двух КБ. Завершая мою книжку "Союз крылатых", ученик А. Г. Ивченко, заместитель министра авиационной промышленности СССР, лауреат Государственной премии УССР, кандидат технических наук Виктор Михайлович Чуйко писал:

"Олег Константинович Антонов и Александр Георгиевич Ивченко всегда формировали вокруг себя талантливых конструкторов и организаторов, умели разгадать и развить в молодом инженере лучшие творческие способности, своевременно и последовательно давали ему все более сложное дело.

Потому после ухода их из жизни конструкторские коллективы под руководством новых лидеров продолжали создание самолетов и двигателей следующих поколений, дальнейшее совершенствование ранее созданных конструкций".

Это осталось и в дальнейшем, когда КБ "Прогресс" возглавил Федор Михайлович Муравченко.

Авиатором он решил стать еще в детстве, увидев над родным селом в Запорожской области воздушные бои краснозвездных истребителей с немцами. Он даже некоторое время учился в Днепропетровской спецшколе ВВС. Не желая отказываться от мечты, поступил в ХАИ на факультет двигателей, и в 1954 году молодого специалиста направили в запорожское КБ; там он попал в самый круговорот важных событий. Через пять лет Муравченко стал начальником группы, а спустя год — и начальником бригады. Все, чем занималось КБ, было делом принципиально новым, без аналогов в прошлом опыте, и подразделение Муравченко в этом поиске имело свою задачу: создание системы запуска двигателя.

Примерно через год его назначили руководителем бригады камер сгорания. Это был непростой перевод по горизонтали. Как раз в то время потерпел катастрофу Ил-18 с двигателями АИ-20. Анализируя ее причины, А. Г. Ивченко решил особое внимание обратить на камеры сгорания. Для такой работы нужны были острый глаз и свежая мысль. Хорошо разбиравшийся в людях генеральный поручил эту задачу

Муравченко. Было в ту пору инженеру тридцать один год, но не только молодость привлекла к нему внимание А. Г. Ивченко, а и умение того справляться с техническими головоломками, каковыми без конца снабжает конструкторов сложный и длительный процесс рождения и доведения до серии двигателя.

Но и там Федор Михайлович пробыл недолго — в марте 1965 года он стал ведущим конструктором по применению двигателей в народном хозяйстве. Это было отличительной чертой, изюминкой запорожского КБ. Новая должность требовала смекалки, умения налаживать деловые контакты со смежниками и потребителями, способности преодолевать возникавшие при выполнении запросов представителей разных отраслей технические проблемы, в общем — сочетания многих качеств.

После своих знаменитых предшественников Федору Михайловичу надо было не потеряться, не снизить темпы и уровень работы. К тому же условия для авиационной промышленности наступили горькие, и на смену довольно щедрому (пусть и не без сложностей) государственному финансированию пришли безденежье, отсутствие заказов, разрывы кооперации и даже нечестные попытки уничтожить предприятие. Тут уже технических знаний и конструкторской сметки было мало. Наверное, в жизни и этого генерального то был самый тяжелый период. Однако же, борясь за фирму, он продолжал создавать новые двигатели, и они шли на антоновские машины.

А ещё Ф. М. Муравченко не пытался, как бывает, зачеркнуть прошлое. Напротив, к 90-летию со дня рождения А. Г. Ивченко в 1993 году добился присвоения его имени конструкторскому бюро. На торжествах по этому поводу тепло вспоминал учителя, чем еще более укрепил свой авторитет, а особенно — в среде ветеранов.

С большим размахом отмечали и 100-летний юбилей А. Г. Ивченко, и на нем все подчеркивали важность дружбы двух коллективов.

Новой их совместной машиной стал Ан-140.

Сохранилась и память об О. К. Антонове в созданном им КБ. Его бывший кабинет, пусть и несколько сокращенный в длину, стал мемориальным и вошел в Музей АНТК. Изредка его директор Любовь Евгеньевна Ивасенко проводит меня туда. Знакомая обстановка, знаменитый стол, старые модели, простенькое креслице, сконструированное самим О. К. так, чтобы удобно было сидеть, и кроме каких-то воспоминаний неизменно приходит мысль о невероятной скромности и даже бедности этого кабинета генерального конструктора с мировым признанием, академика, Героя, лауреата и депутата.

Теперь в каком-нибудь ЖЭКе можно встретить куда как роскошнее офисы. О. К. заботило лишь одно — целесообразность.

А под окнами кабинета появился и памятник основателю КБ.

И на доме по улице Огарева, 1, установлена мемориальная доска. Примыкающая к строениям бывшего военного училища, где О. К. выступал, напомню, с докладом, улица названа его именем. Не забыла о своем ученике и саратовская школа № 19, в которой Олег Антонов учился с 1915 по 1920 год, и тоже украсила стену гранитной плитой с соответствующей надписью.

В год 90-летия О. К. Антонова я собрал мои беседы с ним в небольшой книжечке "... интересно будет знать", взяв это название из его, сказанной во время одной встречи, фразы.

Дочь Олега Константиновича и Елизаветы Аветовны Анна Олеговна со своей дочерью, тоже Елизаветой, по приглашению американских авиаторов в "Зале Славы" Аэрокосмического музея калифорнийского города Сан-Диего в апреле 1999 года участвовали в церемонии открытия экспозиции, посвященной О. К. Антонову. Из советских авиационных конструкторов там ранее были представлены лишь А. Н. Туполев и А. И. Микоян, а от космонавтики С. П. Королев и Ю. А. Гагарин.

И еще один "Зал славы" — Международной ассоциации грузовых перевозчиков в американском городе Майами удостоил О. К. Антонова своей высшей награды "Почетного Свитка".

В честь О. К. Антонова в 2003 году была названа малая планета, и теперь она в просторах Вселенной и на звездных картах тоже, как и самолеты, несет это имя.

9 апреля 2004 года, через двадцать лет после смерти генерального конструктора в Аэрокосмическом институте Национального авиационного университета на кафедре технологий восстановления авиационной техники стараниями ее заведующего, генерального директора завода Гражданской авиации № 410 Анатолия Павловича Кудрина и доцента Леонида Степановича Братицы открыли памятный кабинет в честь О. К. Антонова. На торжестве соратники генерального, родственники, знавшие его люди говорили, что конструирование самолетов, экономические исследования, литературное и художественное творчество, активная гражданская позиция и вся жизнь О. К. будут помогать формированию единства духовной и профессиональной культуры у молодого поколения авиаторов.

Высоко ценил О. К. Антонова и основоположник мировой авиации И. И. Сикорский, хотя они никогда и не встречались. В августе 2004 года в Киеве об этом мне говорил его сын Сергей Игоревич: "Ред-

костно приятный, умный человек. Олег Константинович мне очень, очень напоминал моего отца. Они могли бы быть братьями".

Сохранена память об О. К. Антонове и в Крыму.

В один из юбилейных годов там, где гора Узун-Сырт обрывается своей высокой вершиной Коклюк, установили планер А-13. Но обелиск сорвало ветром, а подобравшие его счастливчики, говорят, тут же разобрали на металлолом. Пришлось делать новую, уже в одну треть, модель и водружать на прежнем месте; теперь этот парящий над коктебельскими просторами памятник мужеству издалека виден.

Когда появились дельтапланы, они пришли в долину синих скал. "И слетаются, — писал О. К. Антонов, — на Гору дельтапланеристы на своих диковинных дельтапланах, и вновь открывает подковообразная Гора широкие объятия уже новому, но столь же беспокойному поколению летателей".

В общем, он был прав: стремящиеся летать люди будут всегда.

Неоднократно бывал в этих местах и О. К. На снимке торжественных дней 60-летия советского планеризма седой генеральный конструктор, в скромных кроссовках, простеньком костюмчике и белой тенниске вглядывается в бездонное небо над легендарной уже Узун-Сырт, а для всех авиаторов — просто Горой, над знакомыми с юности овалами и хребтами древнего Карадага, где начиналась его большая и славная жизнь в авиации.

Организатор планерного музея в Коктебеле Л. П. Печерикина мне и моему крымскому знакомому, бывшему офицеру ВВС и большому приверженцу Горы Виктору Трофимовичу Никитенко рассказывала, как, увидев уже изрядно утомленного суетой и жарой того шумного праздника О. К., она предложила поехать в более тихое место. Пожалуй, согласился он, и на санитарной машине все выбрались на одну из баз отдыха. О. К. там очень понравилось: вот сюда, сказал, я буду приезжать в отпуск.

Не приехал — это было его последнее свидание с Коктебелем.

Мы разговаривали с Любовью Петровной в Доме-музее М. А. Волошина. Собирательница (уже, увы, бывшего) Музея планеризма работает хранителем той самой мастерской, где молодой конструктор и художник Олег Антонов стоял в двери и заворожено внимал рождавшемуся на его глазах чуду.

Может быть, к так понравившемуся О. К. хлебниковскому делению людей на изобретателей и приобретателей следует добавить еще одну категорию — хранителей? Которые оберегают творения изобретателей от хищных глаз и загребущих рук приобретателей. Но делать

это всегда трудно, и такие хранители, не имея даже редко выпадающего изобретателям признания, довольствуются тем, что им удается сберечь для потомков хотя бы память об изобретателях.

Любовь Петровна — из них.

А где в Коктебеле дача Сергея Николаевича Анохина и Маргариты Карловны Раценской, спросил я у Л. П. Печерикиной. Она подробно объяснила, как найти этот домик за старым штакетником. Но, посоветовала с грустью, лучше туда не ходите; я и не пошел.

Все-таки новые поколения авиаторов старались продолжить славные дела своих предшественников. После развала и разрухи девяностых годов, на Горе создали Центр планерного спорта "Коктебель". Его руководитель Николай Павлович Аравенко рассказывал мне о работе с ребятами и намерении сохранить традиции планеризма.

Увидел я и обелиск на месте гибели 28 августа 1977 года планеристов Игоря Смирнова и Виктора Гончаренко. Возможно, причиной их катастрофы стал нисходящий поток воздуха. Он в свою очередь мог возникнуть из-за того, что разработки щебня на западном склоне Горы нарушали прежнюю картину обтекания его воздухом. А ведь еще 3 февраля 1971 года, комментируя острую корреспонденцию А. Грацианского, В. Гончаренко, Я. Рудницкого и других планеристов "Почему опустел планерный Олимп?" в "Правде Украины", О. К. заявил вполне определенно: "Первое, что надо сделать — это немедленно запретить добычу камня на всем Узун-Сырте и горе Коклюк. Добыча уродует хорошо видимые из Планерского склоны горы. А главное — лишает возможности использовать их для парения".

Вмешательство подействовало, но следы того вандализма остались, и даже опытные планеристы (а Гончаренко был выдающимся мастером), ничего не могли бы поделать, если бы на их пути возник какой-то прижимающий к земле поток; так их "Бланик" рухнул на самый краешек Узун-Сырта. Когда 31 августа Виктора Владимировича хоронили на Байковом кладбище, в небе показался Ан-2; случайно, конечно, но — символично. О. К. любил этого человека, и чувство это было взаимным. Я часто вспоминаю, как, разведя с улыбкой руки и здороваясь своим красивым баритоном, Виктор Владимирович шел навстречу и сразу начинал критиковать порядки в их обоими нелюбимом ДОСААФе.

Потом на Горе с инструктором Владимиром Григорьевичем Карпенко мы сели в кабину "Бланика" и за самолетом "Вильга" взлетели. После отцепки начался свободный полет. Соленое "мертвое озеро", холмы, отроги Карадага, синева коктебельской бухты и разноцветье южного пейзажа проплывали внизу под ровный гул планера.

Именно эту панораму и видел юный Олег Антонов, поднимаясь на легких крыльях из дерева и полотна в крымское небо.

В память о начинавшем здесь путь к мировой славе генеральном конструкторе, неподалеку от восстановленных зданий Центральной планерной школы, где он в тридцатые годы возглавлял техническую часть, установлен обелиск. На нем я с удовольствием прочел сказанные мне в декабре 1963 года О. К. слова о восходящих потоках и стремящихся летать людях. И рядом высился бюст его самого. Возле этого мемориального комплекса по традиции завершают свое пребывание на Горе группы будущих авиаторов. Напутствием же всем грядущим крылатым поколениям может быть этот призыв О. К. Антонова:

"И когда вы увидите этот блещущий мир, войдите в него как в святилище, как в сотворенное природой чудо красоты, согретое теплом человеческих сердец. Берегите его".

А имя О. К. Антонова с честью несли его самолеты. Знаменитая "Аннушка", став уже модифицированным Ан-3Т, после трехлетнего вынужденного пребывания в Антарктиде, с новым двигателем Омского завода под управлением летчика-испытателя КБ Сергея Тарасюка в начале 2005 года без посадки преодолела 1360 километров и достигла Южного полюса. Не зря водил ее предшественницу ледовыми трассами у обеих макушек Земли М. Н. Каминский.

И "Руслан" установил еще один, своеобразный, рекорд. Коварно задержанный после сомнительных юридических операций в июне 2003 года в канадской провинции Ньюфаундленд, самолет простоял в заполярных условиях вблизи океана около двух лет. А когда его высвободили из унизительного плена, команда КБ во главе с начальником летно-испытательной станции М. Г. Харченко на сорокаградусном морозе очистила машину от залежалого снега (и это на большой высоте над землей), все проверила и за двое суток подготовилась к старту. Заправив максимально топлива, экипаж летчика-испытателя Александра Лиходеда покинул чужую стоянку.

После такой зимовки техника могла в принципе подвести, и экипаж взял с собой парашюты. Еще, не имея возможности на земле проверить шасси, решили на всякий случать их не убирать. Но все успешно работало, парашюты не понадобились, и красавец "Руслан", совершив более чем шеститысячекилометровый беспосадочный рывок через океан, в полдень 29 января 2005 года вернулся домой.

В декабре 2005 года и второй "Руслан" команда экипажа Дмитрия Антонова после длительного "ареста" под брюссельским небом тоже возвратился домой.

Созданный О. К. Антоновым Авиационный научно-технический комплекс продолжал пополнять авиацию новыми машинами с именем

"Антонов" на борту. 15 октября 2004 года я был на выкатке из цеха нового самолета Ан-148.

Мне довелось уже видеть подобные выкатки и первые взлеты машин, и всегда это становилось подлинным праздником для всех работающих в КБ людей. И потому на это событие, даже без объявлений, собиралась масса народу. Тем более торжественной — с выступлением артистов, почетными гостями, включая зарубежных, зрелищными эффектами и сотенными аплодисментами — стала и та традиционная церемония с новым "Аном".

В самом начале своей деятельности, вспомним, молодой конструктор Олег Антонов извлек важнейший для себя урок — делать то, что нужно. И хотя он любил легкие планеры, первенцем его КБ стал сельскохозяйственный Ан-2, а после переезда в Киев О. К. взялся за то, что было крайне необходимо — первый советский транспортный турбовинтовой Ан-8. И вот через полвека конструкторы и производственники передали летчикам новую, тоже этапную, машину. В КБ всегда нацеливались на самый высокий результат, и для этого смело шли на применение передовых технологий и выбирали оптимальную, отвечающую идее машины, схему. Так было и с Ан-148.

Конечно, очередной "Ан" и традиционно красив.

Характерное для всего семейства высокорасположенное крыло, мягкие обводы фюзеляжа, поджарое шасси, искусно "зализанные" переходы к центроплану и вынесенные вперед на изящных пилонах мотогондолы делают машину стремительной и одновременно солидной. А нарисованная на высоком киле под стабилизатором ласточка придает лиричности этому довольно внушительному по размерам лайнеру.

А красивые самолеты и летают хорошо.

И двигатели для него по традиции создавали запорожцы.

"Вперед, ласточка", — напутствовал машину генеральный, и она, слегка качнувшись на амортизаторах, покинула цех и в сопровождении ласково хлопающих по ее крутым бортам людей покатилась навстречу небу. А на свою, наверное, уже правнучку, смотрел установленный неподалеку на вечный прикол в честь 55-летия первого вылета в Киеве непревзойденный Ан-2. Между ними были Ан-8, Ан-10 и Ан-12, Ан-14, Ан-24 и Ан-26 со всеми своими модификациями, Ан-30 и Ан-32, Ан-28 и Ан-38, Ан-72 и Ан-74, Ан-140, Ан-70, самые мощные для своего времени в мире Ан-22 "Антей", Ан-124 "Руслан" и могучая "Мрія" — Ан-225.

Замечательное семейство крылатых "Анов". Создавшим его прославленным Авиационным научно-техническим комплексом имени

О. К. Антонова поистине может гордиться любая, самая развитая, страна и он действительно стал достоянием всего человечества.

Через два месяца после выкатки, а именно 17 декабря 2004 года, Ан-148 взлетел. Сын командира "Мрії" Евгений Галуненко со своим экипажем уверенно провел в воздухе час двадцать минут, и только капризная погода помешала дольше проверить машину. Но и этого времени хватило для ее высокой оценки, ведь уже по взлету, говорил О. К. Антонов, видно самолет. Спустя год, его по договору с киевлянами взялись выпускать в российском Воронеже.

Начавшаяся полетом "Голубя" в Коктебеле история семейства "Анов" продолжилась.

А созданная Национальная авиастроительная корпорация получила славное имя — "Антонов".

Так что Олег Константинович Антонов и самолеты с его именем на борту в небе, в памяти, истории авиации остаются.

Как и восходящие потоки. Уверен — навсегда.

ОСНОВНЫЕ ДАТЫ ЖИЗНИ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ О. К. АНТОНОВА

7 февраля 1906 года — родился О. К. Антонов.

1915—1922 — учеба в Саратовском реальном училище и средней школе.

1923 — постройка первого планера "Голубь".

1924 — участие во II Всесоюзных Планерных испытаниях в Коктебеле (Крым).

1925—1930 — учеба в Ленинградском политехническом институте.

1931 — начальник Центрального бюро планерных конструкций Осоавиахима, Москва.

1933 — награжден Грамотой ЦИК СССР.

1933 — главный конструктор планерного завода, Москва.

1938 — ведущий инженер ОКБ А. С. Яковлева, Москва.

1940—1941 — главный конструктор завода, Ленинград.

1941 — главный конструктор завода, Каунас.

1941 — главный инженер планерного управления Наркомата авиационной промышленности СССР, главный конструктор завода под Москвой, работа в Тюмени, Москве.

1943 — заместитель главного конструктора ОКБ А. С. Яковлева, Москва.

1944 — награжден орденом Трудового Красного Знамени и медалью "Партизану Великой Отечественной войны" II степени.

1945 — награжден орденом Отечественной войны I степени и медалью "За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг."

1945 — заместитель главного конструктора, начальник филиала ОКБ А. С. Яковлева, Новосибирск.

1946 — главный конструктор ОКБ, Новосибирск.

1952 — переезд ОКБ в Киев.

1952 — присуждена Сталинская (Государственная) премия.

1957 — награжден орденом Ленина.

1958 — избран депутатом Верховного Совета СССР.

1960 — Избран членом ЦК Компартии Украины.

1960 — присвоена научная степень доктора технических наук.

1960 — избран членом-корреспондентом Академии наук УССР.

1962 — присуждена Ленинская премия.

1962 — присвоено звание генерального конструктора.

1965 — награжден медалью "20 лет победы над гитлеровской Германией".

1966 — присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина.

1967 — избран действительным членом Академии наук УССР.

1970 — награжден медалью "За доблестный труд в ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина".

1971 — награжден орденом Октябрьской революции.

1975 — награжден орденом Ленина.

1976 — присвоено звание заслуженного деятеля науки и техники УССР.

1976 — присвоена Государственная премия УССР.

1977 — заведующий кафедрой конструкций самолетов Харьковского авиационного института имени Н. Е. Жуковского.

1978 — присвоено ученое звание профессора.

1981 — избран действительным членом Академии наук СССР.

4 апреля 1984 — умер О. К. Антонов. Похоронен на Байковом кладбище в Киеве.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

Амирьянц Г. А. Летчики-испытатели. — Москва: Издательство "Машиностроение", 2001. — 447 с.

Анисенко Виктор. Сохранится ли авиационная промышленность в Украине? // Зеркало недели. — 1999. — № 10.

Анисенко В. Г. "Антонов" — планета Антонова // Родина. — 2004. — 5 февраля.

Анохин С. Путь в небо. Из жизни летчика-испытателя. — Москва: Издательство "Правда", 1959. — 46 с.

Анохин С. Друг планеристов // Крылья Родины. — 1966, № 2. — С. 12—13.

Антонов О. К. Над чем мы работаем. Ответ на анкету журнала "Самолет" // Самолет. — 1936. — № 3. — С. 10.

Антонов О. Как "готовятся" поражения // Комсомольская правда. — 1962, 28 ноября.

Антонов О. К. На крыльях из дерева и полотна. — Москва: Молодая гвардия, 1962. — 88 с.

Антонов О. К. Генеральный конструктор // Смена. — 1965. — № 11. — С. 6—7.

Антонов О. К. Для всех и для себя. — Москва: Издательство "Экономика", 1965. — 285 с.

Антонов О. К. В большой полет! // Литературная газета. — 1966, 1 января.

Антонов О. К. Деякі питання організації з погляду конструктора // Наука і культура України. — Київ: Товариство "Знання УРСР", 1966. — С. 354—359.

Антонов О. Для всіх і для себе // Радянська Україна. — 1965, 29 березня.

Антонов О. К. Високий злет // Вечірній Київ. — 1967, 8 липня.

Антонов Олег. Літери на фюзеляжі // Радянська Україна. — 1967, 11 квітня.

Антонов Олег. Швидкість. Дальність. Комфорт // Радянська Україна. — 1967, 19 грудня.

Антонов О., Гончар Олесь, Касиян В., Коломийченко М., Логвин Г., Стельмах Михайло, Шевченко Тамара. Сколько мы теряем // Литературная газета. — 1968, № 14.

Антонов Олег. Вокруг "Антея" // Литературная газета. — 1968, 14 августа.

Антонов О. Качество: что же это такое? // Известия. — 1968, 30 августа.

Антонов О. Десять раз сначала. — Москва: Молодая гвардия, 1969. — 144 с.

Антонов О. Кумир молодежи // Наш Чкалов. — Москва: Молодая гвардия, 1969. — С. 41—53.

Антонов О. Воздушный труженик "Аннушка" // Правда Украины. — 1969, 26 августа.

Антонов О. К. "Я не призываю лепить крылья из перьев..." // Вокруг света. — 1970. — № 6. — С. 21.

Антонов О. С чего начинается творчество // Правда. — 1971, 8 августа.

Антонов О. Человек из легенды // Родина. — 1972, 5 июля.

Антонов О. К. За безопасность полета. Сборник материалов по борьбе с летными происшествиями. — Киев, 1972. — 158 с.

Антонов О. Золотая вода Закарпатья // Правда Украины. — 1973, 7 октября.

Антонов О. Почему — теннис? // Литературная газета. — 1976, 28 февраля.

Антонов О. К. Ткать железо и камни месить, и украшать землю человеческою красотою — работать! // Наука и жизнь. — 1976. — № 2. — С. 82—96.

Антонов О. Будь моя воля... // Изобретатель и рационализатор. — 1978. — № 3. — С. 46—47.

Антонов О. Формирование облика летательного аппарата // Наука и жизнь. — 1979. — № 1. — С. 73—77.

Антонов О. Что вместо "вала" ? // Труд. — 1981, 13 марта.

Антонов О. Розы, утиль и фантазия // Правда. — 1981, 13 января.

Антонов О. Почему приземлили мечту?// Комсомольская правда. — 1982, 14 сентября.

Антонов О. К. Предисловие // Чутко Игорь. Красные самолеты. — 3-е изд. — Москва: Издательство политической литературы, 1982. — С. 3—9.

Антонов О. К. Простейшие модели планеров из бумаги // Антонов О. К. Планеры. Самолеты. — Киев: Наукова думка, 1990. — С. 16—19.

Антонов О. К. Зачем нужны планеры // Там же. — С. 19—24.

Антонов О. К. Планер-паритель "Город Ленина" // Там же. — С. 32—35.

Антонов О. К. Всадники ветра // Там же. — С. 43—46.

Антонов О. К. Вопросы проектирования планеров // Там же. — С. 47—80.

Антонов О. К. Первые итоги эксплуатации планера УС-3 // Там же. — С. 85—86.

Антонов О. К. Моя работа в планеризме // Там же. — С. 119—123.

Антонов О. К. Об экспериментальной работе // Там же. — С. 146—149.

Антонов О. К. Дам рекордный планер // Там же. — С. 165—166.

Антонов О. К. Что я даю XI слету планеристов // Там же. — С. 186—188.

Антонов О. К. За спортивный планеризм // Там же. — С. 199—202.

Антонов О. К. Равнодушие и самореклама // Там же. — С. 204—206.

Антонов О. К. Грузовой мотопланер ЛЕМ-2 (ОКА-33) // Там же. — С. 206—209.

Антонов О. К. Письма энтузиастов // Там же. — С. 217—220.

Антонов О. К. За массовый воздушный спорт // Там же. — С. 226—227.

Антонов О. К. Как "лечить" болезни планеризма / Там же. — С. 227—228.

Антонов О. К. Планеризм в Ленинграде // Там же. — С. 233—236.

Антонов О. К. К вопросу об окраске самолетов // Там же. — С. 273.

Антонов О. К. Пусть крепнут крылья // Там же. — С. 275—284.

Антонов О. К. Критические замечания по организации обслуживания // Там же. — С. 286—289.

Антонов О. К. Экономические основы создания самолета Ан-14 // Там же. — С. 307—308.

Антонов О. К. Перспективы применения сварки в самолетостроении // Там же. — С. 308—309.

Антонов О. К. Некоторые вопросы проектирования // Там же. — С. 311—330.

Антонов О. К. Самолет и эстетика // Там же. — С. 330—333.

Антонов О. К. Больше доверия и самостоятельности студенту // Там же. — С. 333—336.

Антонов О. К. Человеческий фактор // Там же. — С. 351—356.

Антонов О. К. Конструирование самолетов и красота // Там же. — С. 361—365.

Антонов О. К. Модные увлечения или трезвый расчет? // Там же. — С. 370—372.

Антонов О. К. К вопросу об эргономическом проектировании кабины экипажа // Там же. — С. 395—397.

Антонов О. К. Так рождалась "Пчелка" // Там же. — С. 445—453.

Антонов О. К. О необходимости главного управления по опытному самолетостроению // Там же. — С. 467—471.

Антонов О. К. Новый воздушный грузовоз // Там же. — С. 471—473.

Антонов О. К. Создание Ан-124 — направление главного удара // Там же. — С. 475—477.

Антонов О. Як рушити вперед справу створення нової техніки // Радянська Україна. — 1987, 11 грудня.

Антонов О. Дива шаблонної економіки // Радянська Україна. — 1987, 27 грудня.

Арцеулов К. Мальчик и орел // Комсомольская правда. — 1974, 23 ноября.

Асташенков П. Т. Главный конструктор. — Москва: Воениздат, 1975. — 286 с.

Бергер Х. Последний рейс ветерана // Авиация и время. — 2000. — № 1. — С. 3.

Брежнев Леонид Ильич. Целина. — Киев: Политиздат Украины, 1978. — 79 с.

Васин В. П., Симонов А. А. Испытатели ЛИИ. — Жуковский: "Авиационный Печатный двор", 2001. — 188 с.

Винокуров А. В тыл врага на планере // Правда. — 1980, 13 марта.

Володин Борис. Путь в небо // Литературная газета. — 1962, 28 августа.

Галлай М. Л. Жизнь Арцеулова. — Москва: Издательство политической литературы, 1985. — 111 с.

Галлай М. Через невидимые барьеры. Испытано в небе. (Записки летчика-испытателя). Изд. 3-е. — Москва: Молодая гвардия, 1969. — 512 с.

Грацианский Алексей. Полет среди молний. — Киев: Молодь, 1985. — 320 с.

Гоголь Н. В. Мертвые души. Том второй // Собрание сочинений в восьми томах. Том 6. — Москва: Издательство "Правда", 1984. — 318 с.

Голованов Ярослав. Сергей Анохин: "Небо — мир, в котором я живу" // Комсомольская правда. — 1980, 2 апреля.

Гончаренко Виктор. Романтики неба. (Сост. Н. Н. Гончаренко). — Киев: "Молодь", 1981. — 136 с.

Гончаренко Виктор. По облачным дорогам. (Записки спортсмена-планериста). — Москва: Издательство ДОСААФ, 1958. — 118 с.

Грацианский А., Руденский Е., Гончаренко В., Лахтионов В., Коваленко А., Рудницкий Я. Почему опустел планерный Олимп? // Правда Украины. — 1971, 3 февраля.

Громов М. М. Через всю жизнь. Предисловие О.К. Антонова. — Москва: Молодая гвардия, 1986. — 190 с.

Єрошин В. Ф. Про конструкторську діяльність О. К. Антонова // Генеральний конструктор О. К. Антонов. Матеріали наукових читань з циклу: "Видатні конструктори України". — Київ: Державний політехнічний музей, 2002. — С. 9—26.

Заярин Вячеслав М., Совенко Андрей Ю., Краснощеков А. Н. "Ты, как из сказки богатырь..." // Авиация и время. — 2000. — № 1. — С. 4—17, 37—40.

Заярин В. Нестареющая "воздушная лошадка" // Родина. — 2004, 28 октября.

Зоярин В. "Мы рождены, чтоб сказку сделать былью..." // Родина. — 2004. — 5 февраля.

Іщенко Галина. Безпрецедентний переліт через Антарктиду // Урядовий кур'єр. — 2005, 11 лютого.

Киржнер Юрий Михайлович. Визит Н. С. Хрущева // Родина. — 1994, № 17—18.

Киржнер Ю. М. Эскин // Родина. — 1995, № 5.

Кириленко В. Дар предвидеть // Рабочая газета. — 1971, 18 ноября.

Кузнечиков В. "Крылья — продолжение рук" // Комсомольское знамя. — 1969, 12 января.

Курлин Ю. В. Трудная победа в тендере // Родина. — 2004, 16 сентября.

Кравцов В. С., Малашенко Л. О. О. К. Антонов — завідуючий кафедрою конструкцій літальних апаратів Харківського авіаційного інституту ім. М. Є. Жуковського // Генеральний конструктор О. К. Антонов. Матеріали наукових читань з циклу: "Видатні конструктори України". — С. 60—64.

Кривов Г. О. О. К. Антонов і перспективні науково-технічні рішення // Там само. — С. 32—36.

Лесина Н., Печерикина Л. Музей планеризма. Гора Клементьева: Путеводитель. — Симферополь: Таврия, 1979. — 90 с.

Малашенко Л. О. Внесок Олега Костянтиновича Антонова в підвищення якості підготовки випускників ХАІ // Генеральний конструктор О. К. Антонов. Матеріали наукових читань з циклу: "Видатні конструктори України". — С. 55—59.

Михайлов С. Авиаконструктор Антонов // Неделя. — 1976, № 4.

Михеев В. Р. Создатель неуязвимого провайдера. — Москва: ООО "АМА-пресс", 2001. — 44 с.

Моисеев В. Семья крылатых "Ан" // Комсомольское знамя. — 1965, 22 сентября.

Моисеев Вячеслав. Его имя носят самолеты // Труд. — 1966, 8 февраля.

Моисеев В. Отечество крылатых Анов // Социалистическая индустрия. — 1967, 17 марта.

Моисеев В. "Миллионер" из семейства "Анов" // Рабочая газета. — 1967, 17 сентября.

Моисеев В. В воздухе — 118 пассажиров // Рабочая газета. — 1968, 18 июня.

Моисеев В. Самолет № 46256 — снова в строю // Рабочая газета. — 1971, 14 ноября.

Моисеев В. А. Небо — на всю жизнь. — Москва: Издательство ДОСААФ, 1972. — 38 с.

Моисеев В. Далекая и близкая // Родина. — 1974, 13 и 27 марта.

Моисеев Вячеслав. Крылатое имя. — Киев: Издательство "Дніпро", 1974. — 263 с.

Моисеев В. "Антеи" прилетают зимой // Вокруг света. — 1977. — № 4. — С. 1—4.

Моисеев Вячеслав. Становление // Индустриальное Запорожье. — 1984, 4 и 6 апреля.

Моисеев В. Струя и пламя // Индустриальное Запорожье. — 1987, 18 декабря.

Моисеев В. А. Союз крылатых. Вст. ст. Б. Е. Патона. — Киев: Издательство политической литературы Украины, 1989. — 238 с.

Моисеев Вячеслав. "... интересно будет знать" // Правда Украины. — 1996, 6 февраля.

Моисеев Вячеслав. "... интересно будет знать". Беседы с генеральным конструктором Олегом Константиновичем Антоновым. — Киев: Информационное предприятие "ИнГа-К", 1996. — 74 с.

Моисеев Вячеслав. Грани одной личности // Голос Украины. — 1999, 16 марта.

Моисеев Вячеслав. Контакт, Ваше сиятельство! — Киев: Издательство "Форум", 2000. — 126 с.

Моисеев Вячеслав. Его имя носят самолеты // Слів наших джерело-2. — Київ: КМЦ "Поезія", 2003. — С. 303—323.

Мойсеєв Вячеслав. Генеральний конструктор // Молода гвардія. — 1966, 6 лютого.

Мойсеєв В. Крилатий трудівник // Вечірній Київ. — 1974, 25 березня.

Мойсеєв В. Вірність меті // Радянська Україна. — 1976, 6 лютого.

Мойсеєв В. Висота // Київська правда. — 1981, 7 лютого.

Moiseyv Vycheslav. Developing the Siberian Oil-Bearing Regions // News from Ukrainen. — 1975, № 16.

Мусаелян Г. и Мокиенко Н. Чутье и знания конструктора // Неделя. — 1965, № 15.

Назаров В. А., Борзенко Л. А. 15 декабря — 25 лет со дня начала перелета Москва—Антарктида—Москва (1961 г.) // Из истории авиации и космонавтики. Вып. 54. — Москва, Академия наук СССР. Советское национальное объединение историков естествознания и техники, 1986. — С. 82—85.

Олег Константинович Антонов. — Киев: Наукова думка, 1982. — 38 с.

Материалы Пленума Центрального комитета Компартии Украины // Правда Украины. — 1964, 21 августа.

Олег Константинович Антонов // Правда Украины. — 1984, 6 апреля.

Орлов Б. Олег Трунов: "Нам нельзя без науки..." // Воздушный транспорт. — 1995, № 28.

Патон Б. Е. Повесть о замечательных ученых // В. А. Моисеев. Союз крылатых. — С. 3—6.

Патон Б. Е. От планера к самолету-гиганту // О. К. Антонов. Планеры. Самолеты. — С. 5—14.

Пашинцев В. И., Грацианский А. Н. 11 февраля — 25 лет со дня начала испытаний Ан-8 — первого советского транспортного самолета с ТВД (1956 г.) // Из истории авиации и космонавтики. Вып. 44. — Москва, Академия наук СССР. Советское национальное объединение историков естествознания и техники, 1981. — С. 14—16.

Печоріна Наталія, Чирва Андрій. Повернення // Урядовий кур'єр. — 2005, 1 лютого.

Плешаков Леонид. ...а самолеты строят на земле // Смена. — 1974, № 2. — С. 3—4, 11.

Пономарев А. Н. Советские авиационные конструкторы. — Москва: Воениздат, 1977. — 278 с.

Радченко С. Г., Лапач С. М. Інформаційне забезпечення створення авіаційної техніки в роботах НТУУ "КПІ" і АНТК // Генеральний конструктор О. К. Антонов. Матеріали наукових читань з циклу: "Видатні конструктори України". — С. 51—54.

РАТАУ. В последний путь. Похороны Олега Константиновича Антонова // Правда Украины. — 1984, 7 апреля.

Рудник В. Літаки для року 2000-го // Прапор комунізму. — 1985, 12 січня.

Рыскин М. Планерный завод // Самолет. — 1936. — № 3. — С. 15—17.

Серце для польоту // Радянська Україна. — 1983, 23 листопада.

Скопина Клара. Человек своего времени. — Москва: Молодая гвардия, 1986. — 335 с.

Степанченко В., Петренко В. Киевские самолетостроители. — Киев: Издательство политической литературы Украины, 1970. — 336 с.

ТАСС. "Пчелка" — турбовинтовая. Первый испытательный полет "Ан-14 М" // Правда. — 1969, 2 сентября.

Ткать железо, и камни месить, и украшать землю человеческою красотою — работать! // Наука и жизнь. — 1976. — № 2. — С. 82—96.

Чутко Игорь. Красные самолеты. Предисловие О. К. Антонова. — 1982. — 128 с.

Хлебников Велимир. Труба марсиан // Творения. — Москва: Советский писатель, 1974. — 602—604 с.

Храмов Ю. А. История формирования и развития физических школ на Украине. — Киев: МП "Феникс", 1991. — 214 с.

Хоробрых Анатолий. Конструктор Антонов // Советская Россия. — 1986, 6 февраля.

Чуйко В. М. Вместо эпилога // В. А. Моисеев. Союз крылатых. — С. 238.

Шахурин А. И. Крылья победы. — 3-е изд., доп. — Москва: Политиздат, 1990. — 202 с.

Шестерикова Л. Даты истории отечественной авиации и воздухоплавания. — Москва: Издательство ДОСААФ, 1953. — 281 с.

ШЛИ со временем. — Жуковский: Редакция газеты "Жуковские вести", 1999. — 343 с.

Яковлев А. С. 50 лет советского самолетостроения. — Москва: Издательство "Наука", 1968. — 203 с.

Яковлев А. С. Цель жизни: Записки авиаконструктора. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва: Политиздат, 1987. — 511 с.

Ямковой Л. Девиз времени // Правда Украины. — 1970, 5 апреля.

70 лет отечественного планеризма. — Без выходных данных. — 22 с.

Архив автора.

Выступления и письма О. К. Антонова. Подготовка публикации Леоненко А. // Родина. — 1994, 28 апреля; 1994, 12 мая; 1994, 26 мая;1995, 9 февраля; 1995, 16 марта; 1995, 23 февраля; 1995, 9 марта; 1995, 16 марта.

Державний архів м. Києва, ф. Р-1530, оп. 1, с. 14, лл. 1—5.

Державний архів м. Києва, ф. Р-1530, оп. 1, с. 18, лл. 1—3.

Державний архів м. Києва, ф. Р-1530, оп. 1, с. 28, лл. 1—3.

Державний архів м. Києва, ф. Р-1530, оп. 1, с. 31, лл. 1—8.

Информационные бюллетени АНТК им. О. К. Антонова.

Пресс-релизы АНТК им. О. К. Антонова.

ОБ АВТОРЕ

Вячеслав Анатольевич Моисеев родился в Киеве 5 сентября 1936 года.

С 6-го класса увлекся авиамоделизмом, и после окончания школы поступил работать в ОКБ главного конструктора О. К. Антонова, служил в ВВС авиационным механиком и работал в Киевском аэроклубе ДОСААФ. Участвовал в соревнованиях как спортсмен, судья и тренер до 1963 года.

В 1967 году закончил филологический факультет Киевского государственного университета им. Т. Г. Шевченко.

С 1960 года работает в прессе. В газетах, журналах и сборниках опубликовал большое количество статей, очерков и репортажей об авиации, экономике, науке.

Издал документальные книги: о генеральном авиаконструкторе О. К. Антонове "Крылатое имя" (К., 1974), об О. К. Антонове и конструкторе двигателей А. Г. Ивченко "Союз крылатых" (К., 1989) и "... интересно будет знать" (К., 1996); о пионерах авиации "Племя Икара" (К., 1986) и "Контакт, Ваше сиятельство!" (К., 2000); о киевских планеристах "Небо на всю жизнь" (М., 1972) и "Шесть маршрутов к рекорду" (М., 1975); сборник повестей о фронтовых штурмовиках, летчиках-испытателях и конструкторах "Сделать свой шаг" (К., 1988).

Вышли очерковые книги: об экономике Украины "Сьогодні, завтра, через роки" (К., 1972); об основателе Института сверхтвердых материалов НАН Украины В. Н. Бакуле "Синтетичні алмази" (К., 1974) и о путешествиях по Советскому Союзу "Обновленная земля" (К., 1982).

Был составителем сборников статей хозяйственных руководителей и ученых: "Господарській ініціативі — широкий простір" (К., 1966); "Господарська реформа — в дії" (К., 1976); "Господарська реформа: підсумки, досвід, проблеми" (К., 1972).

В 1976—1992 годах в Высшей партийной школе при ЦК Компартии Украины (последнее время — Киевский институт политологии и социального управления) был доцентом, деканом отделения и заведующим кафедрой журналистики.

В 1977 году во Львовском государственном университете им. И. Я. Франко защитил кандидатскую диссертацию "Деловой человек социалистической формации в публицистике 1966—1975 годов".

По вопросам теории и практики прессы опубликовал работы: "Портрет делового человека в публицистике" (К., 1980); "Социальная проблематика в печати". 2 выпуска (К., 1981); "Печать в системе социального управления" (К., 1982); "С позиций социального прогресса" (М., 1988); "Эффективность и действенность прессы: опыт, проблемы" (К., 1989); "Журналистика и журналисты (о самой интересной профессии)" (К., 2002).

Был автором разделов, составителем или руководителем авторских коллективов монографий: "Газета і виховання трудящих" (К., 1984); "Творчий пошук журналіста" (К., 1985); "Проблемы повышения эффективности средств массовой информации и пропаганды" (К., 1985); "Эффективность журналистской строки" (К., 1987); "Советская журналистика на путях перестройки" (К., 1988).

В 1996—1997 годах работал в Киевском государственном институте культуры заведующим кафедрой и деканом факультета паблик рилейшнз. В 1997—2000 годах — в Международном университете финансов был заведующим кафедрой паблик рилейшнз, выставочной и рекламной деятельности. Преподавал в ряде высших учебных заведений. Работал в сфере паблик рилейшнз.

Автор книг: "Паблик рилейшнз. Теория и практика" (К., 1999; М.-К., 2000); "Средство социальной коммуникации — паблик рилейшнз. (Теория и практика)" (К., 2002).

С 2002 года по совместительству и с 2005 года штатно работает в Центре исследований научно-технического потенциала и истории науки имени Г. М. Доброва Национальной академии наук Украины.

Книга Вячеслава Моисеева "Его имя носят самолеты" посвящена выдающемуся авиаконструктору Олегу Константиновичу Антонову.

Более шести десятков лет отдал О. К. Антонов авиации, и множество машин прошло перед его глазами, через его руки и мысли. Путь конструктора не был триумфальным шествием, и не одни награды и признания определяли его. Успех иногда сменялся неудачей, радость — досадными огорчениями и даже глубокой душевной болью. Порою препятствия казались непреодолимыми, но невозможно было уйти от самого себя. И не раз начиналось все с начала.

Автор тридцать лет знал своего героя, и потому в книге много живых подробностей о генеральном авиаконструкторе, его соратниках, летчиках-испытателях. Все вместе они создали свое знаменитое конструкторское бюро; сейчас этот Авиационный научно-технический комплекс имени О. К. Антонова по-прежнему пополняет авиацию замечательными машинами.

Начавшаяся еще в 1924 году полетом планера юного Олега Антонова "Голубь" в Коктебеле история семейства "Ан" продолжается.

А Олег Константинович Антонов и самолеты с его именем на борту в небе, в памяти, истории авиации остаются.

Как и восходящие потоки, которые когда-то поднимали его легкие планеры из дерева и полотна в небо.